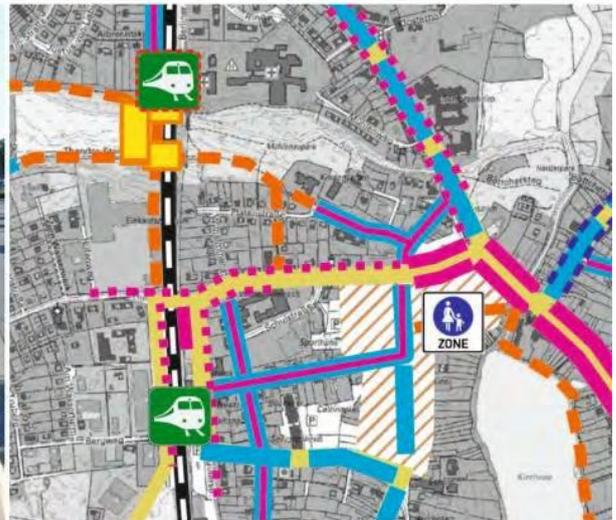


# Mobilitätskonzept Stadt Preetz und Umland 2022

Entwicklungsrahmen ♦ Verkehrliches Leitbild ♦  
Integrierter strategischer Handlungsrahmen ♦  
Handlungskonzept mit Maßnahmenplan ♦ Monitoring



# Mobilitätskonzept Stadt Preetz und Umland 2022

## Bearbeiter:



urbanus GbR  
An der Untertrave 81-83 | 23552 Lübeck

Stefan Luft (Gesamtprojektleitung)  
Heike Drücker  
Peter Krausse  
Christoph Lüth

**GERTZ GUTSCHE RUMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz, Gutsche, Rumenapp GbR  
Ruhrstraße 11 | 22761 Hamburg

Martin Albrecht  
Ben-Thure von Lueder

## Auftraggeber:



Stadt Preetz – Der Bürgermeister  
Fachbereich Bauen und Umwelt  
Bahnhofstraße 27 | 24211 Preetz

Koordination:  
Jan Steingräber

## Dieses Projekt wird gefördert durch:

Wir fördern den ländlichen Raum



Landesprogramm ländlicher Raum: Gefördert durch  
die Europäische Union – Europäischer Landwirtschaftsfonds  
für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)  
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete



Lübeck / Hamburg, Mai 2022

## Inhaltsverzeichnis

<b>VERZEICHNIS VON ABKÜRZUNGEN.....</b>	<b>4</b>
<b>1 EINLEITUNG.....</b>	<b>5</b>
1.1 DAS ZIEL EINER KLIMAFREUNDLICHEN MOBILITÄT .....	5
1.2 MOBILITÄT ALS PROZESS IM RAHMEN DER STADTENTWICKLUNG GESTALTEN.....	6
1.3 FUNKTION UND MAßSTÄBLICHKEIT DES MOBILITÄTSKONZEPTES.....	6
1.4 BETEILIGUNG UND KOOPERATION .....	7
<b>2 ENTWICKLUNGSRAHMEN .....</b>	<b>8</b>
2.1 STADTSTRUKTUR UND DEMOGRAFIE .....	8
2.2 REGIONALE VERKEHRSVERFLECHTUNGEN .....	11
2.3 VERKEHRSMITTELWAHL .....	12
2.4 ALLGEMEINE ENTWICKLUNGEN IM BEREICH MOBILITÄT / VERKEHR .....	13
<b>3 VERKEHRLICHES LEITBILD .....</b>	<b>14</b>
<b>4 INTEGRIERTER STRATEGISCHER HANDLUNGSRAHMEN .....</b>	<b>24</b>
4.1 ÜBERSICHT DER HANDLUNGSFELDER UND DEREN EINORDNUNG.....	24
4.2 GRUNDSÄTZE DES INTEGRIERTEN HANDELNS .....	25
4.3 INHALTLICH-FUNKTIONALER RAHMEN DER HANDLUNGSSTRATEGIE.....	26
4.4 RÄUMLICHER RAHMEN DER HANDLUNGSSTRATEGIE.....	27
<b>5 HANDLUNGSKONZEPT .....</b>	<b>29</b>
5.1 EINLEITUNG.....	29
5.2 NAHMOBILITÄT – FUßVERKEHR UND BARRIEREFREIHEIT .....	30
5.3 NAHMOBILITÄT – RADVERKEHR.....	35
5.4 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV) .....	49
5.5 STRAßENVERKEHR UND RUHENDER KFZ-VERKEHR .....	59
5.6 AUFWERTUNG ÖFFENTLICHER RÄUME UND VERKEHRSBERUHIGUNG .....	63
5.7 E-MOBILITÄT UND DIGITALISIERUNG.....	71
5.8 MOBILITÄTSMANAGEMENT UND MOBILITÄTSKULTUR .....	73
<b>6 MAßNAHMENPLAN UND WIRKUNGSANALYSE .....</b>	<b>75</b>
6.1 MAßNAHMENPLAN.....	77
6.2 CO2-BILANZ .....	81
6.3 FÖRDERKULISSE .....	83
<b>7 MONITORINGKONZEPT .....</b>	<b>84</b>
<b>BILDVERZEICHNIS .....</b>	<b>86</b>
<b>ANLAGENVERZEICHNIS .....</b>	<b>88</b>

## Verzeichnis von Abkürzungen

B&R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel)
EU	Europäische Union
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FGZ	Fußgängerzone
FNP	Flächennutzungsplan
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan (für den SPNV)
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LSA	Lichtsignalanlage
F-LSA	Lichtsignalanlage für Fußgänger
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (Bahn, Bus, Taxi)
Pkw	Personenkraftwagen (< 2,8 to)
P&R	Park und Ride
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
Sa, So	Samstag, Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (Regionalbahn, U-Bahn, S-Bahn)
SVZ	Spätverkehrszeit

# 1 Einleitung

## 1.1 Das Ziel einer klimafreundlichen Mobilität

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Preetz mit Umland setzt erstmalig einen klaren verkehrsentwicklungsplanerischen **Impuls für klimafreundliche und nachhaltige Mobilität**. Es folgt damit den ambitionierten Zielsetzungen der Stadt für eine Klimaneutralität bis 2030. Diese Zielsetzungen erfordern in fast allen Bereichen des Verkehrssystems ein klares Umdenken und einen Paradigmenwechsel jahrzehntelanger Kfz-orientierter Verkehrsgestaltung. Die Stadt Preetz steht damit im **Verbund mit der KielRegion**, dem Kreis Plön und vielen anderen Städten und Gemeinden in Schleswig-Holstein, aber auch der Landesregierung, die ebenfalls diese Ziele verfolgen. Insbesondere mit der KielRegion und dem Kreis Plön stehen wichtige Partner an der Seite der Stadt Preetz, die Mobilitätsvorhaben auch finanziell unterstützen. Dabei bildet der Masterplan Mobilität der KielRegion eine wichtige Basis für das städtische Mobilitätskonzept.

**Mobilität „neu denken“** bedeutet die Abkehr von einer bestandsorientierten Optimierung des Verkehrssystems hin zu einer Neubetrachtung und Neugestaltung öffentlicher Räume für mehr Stadt- und Lebensqualität sowie einer stärkeren Einbeziehung des verkehrlichen Mobilitätsverbundes aus Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Nachhaltige Mobilität wird zu einer neuen **Standortqualität für die Region Preetz** als Wohn- und Wirtschaftsstandort, aber auch als hochwertiger Freizeit- und Naturraum. Weniger Kfz-Verkehr bedeutet nicht nur weniger Lärm und Schadstoffe, sondern auch mehr Spielräume für die Aufwertung öffentlicher Räume und speziell der Verkehrsanlagen. Davon profitieren die Anwohnenden und Besucher ebenso wie der Einzelhandel und die Gewerbeunternehmen.

Während bei den grundsätzlichen Zielsetzungen weitgehende Einigkeit über alle politische Fraktionen der Stadtvertretung und weit über die Preetzer Stadtgrenzen hinaus besteht, gibt es bei der Umsetzung und Ausgestaltung eine Vielzahl unterschiedlicher Interessenlagen und Auslegungen, die in einen **kooperativen Dialog** mit einzubeziehen sind und die im Einzelfall auch Kompromisslösungen erfordern.

In den letzten Jahren rücken zudem **Aspekte moderner Verkehrsentwicklungsplanung** nach vorne, die in die bisherige Verkehrsplanung nicht oder unzureichend eingeflossen sind. Dazu gehören neben dem Klima- und Umweltschutz vor allem

- Demographie und Lebenswandel,
- Mobilitätsverhalten im Lebenszyklus,
- Ressourcenschutz,
- Verkehrssicherheit (insbesondere auch Schulwegsicherung),
- alternative und individualisierte öffentliche Mobilitätsangebote sowie
- regionale Verkehrsverflechtungen (Stadt-Umland-Verkehr).

## 1.2 Mobilität als Prozess im Rahmen der Stadtentwicklung gestalten

Der Weg zu einer nachhaltigen Mobilität ist steinig und erfordert Durchhaltevermögen. Daher ist auch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes als **langfristiger Prozess** anzusehen, der immer wieder überprüft und bei Bedarf auch nachjustiert werden muss. Globale Ereignisse wie die Corona-Pandemie und der Ukraine-Krieg haben auch Auswirkungen auf den Mobilitätssektor und machen langfristige Prognosen unwägbar. Auch aus diesem Grund ist eine regelmäßige Überprüfung von Rahmenbedingungen, Maßnahmenwirkungen und Mobilitätsverhalten in Form eines systematischen Monitorings von großer Bedeutung, das auch zu einer Anpassung des Mobilitätskonzeptes führen kann. Außerdem sollten die Chancen von **Verkehrsversuchen und Modellprojekten** genutzt werden, um Wirksamkeit, Akzeptanz und Konflikte von sensiblen Maßnahmen in der Praxis auszuloten.

Mobilitätsgestaltung und **Stadtentwicklungsplanung** bilden eine unverzichtbare Symbiose und sind daher eng zu vernetzen. Nachhaltige Mobilität kann durch Stadtplanung unterstützt werden, gleichzeitig steigert eine gute Verkehrsanbindung die Attraktivität von Wohn- und Gewerbegebieten. Gerade bei der Gestaltung der Straßenräume und Verkehrsanlagen schafft nur eine integrierte Betrachtung erfolgreiche Konzepte. Neben einem Stadtentwicklungskonzept bilden auch der Flächennutzungsplan und weitere Fachpläne wie ein Einzelhandelskonzept wichtige Schnittstellen zur Mobilität.

Für das Mobilitätskonzept gibt es eine Reihe **übergeordneter Rahmenpläne**, die landesweite oder regionale Schwerpunkte setzen und für die städtische Verkehrsplanung vor allem für den Teilaspekt der verkehrlichen Anbindung bzw. Erreichbarkeit von Relevanz sind. Neben dem Regionalplan, sind vor allem die verkehrlichen Rahmenpläne Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) für den Regionalverkehr im Kreis Plön zu nennen. Für den Radverkehr bildet außerdem die Radverkehrsstrategie Schleswig-Holstein 2030 eine wichtige zukunftsorientierte Grundlage.

## 1.3 Funktion und Maßstäblichkeit des Mobilitätskonzeptes

Mit dem Mobilitätskonzept wird eine systematische, langfristig angelegte Maßnahmen- und Finanzplanung für das Verkehrssystem in Preetz und Umland ermöglicht. Das Mobilitätskonzept bildet auch eine wichtige Voraussetzung für die **Akquisition von Fördermitteln**.

Das Mobilitätskonzept ist ein Rahmenplan ähnlich einem Flächennutzungsplan und ist damit bindend für die Verwaltung, hat aber keine Rechtswirksamkeit nach Außen. Es gibt den mittel- bis langfristigen **Entwicklungsrahmen für die Verkehrsgestaltung** in Preetz und Umland vor

- Zielsetzungen / Leitbild,
- Handlungsstrategie,
- Handlungskonzept mit Maßnahmen und weiteren Aktivitäten.

Das Mobilitätskonzept enthält keine Entwurfs- und Ausführungsplanungen und erfordert teilweise weitergehende Untersuchungen und vertiefende Planungen (z.B. für die Gestaltung von Straßen und anderer Verkehrsanlagen). Komplexere Planungsprojekte und vertiefende Planungen sind in der Regel durch **ergänzende Beschlussfassungen** in den Gremien der Selbstverwaltung zu hinterlegen.

## 1.4 Beteiligung und Kooperation

Das Handlungskonzept zum Mobilitätskonzept beinhaltet eine Vielzahl vorhergehender Recherchen, Analysen und Gespräche mit unterschiedlichen Mobilitätsakteuren sowie ein differenziertes **Beteiligungsverfahren** mit folgenden Elementen:

- Projektbegleitende **Expertengruppe** mit Beteiligung von Verwaltung, Polizei, Kreis Plön, KielRegion, NAH.SH und anderen.
- **Online-Befragung** der Öffentlichkeit,
- **Bürgerforum** mit Beteiligung von Politik, Verwaltung und Bürger:innen ,
- **Jugendwerkstatt** im Friedrich-Schiller-Gymnasium.

Die Beteiligung hat nicht nur eine Reihe guter Anregungen und Lösungsvorschläge geliefert, sondern auch ein großes Interesse und Engagement am Thema klimafreundliche und nachhaltige Mobilität aufgezeigt. Daher wird empfohlen, auch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes mit einem geeigneten Beteiligungsverfahren zu begleiten, um die Akzeptanz der umgesetzten Maßnahmen zu erhöhen und das **Erreichen einer Mobilitätskultur** zu befördern.

Bei der Umsetzung des Handlungskonzeptes ist die Stadt Preetz auf die **Unterstützung externer Akteure** angewiesen. Dies umfasst insbesondere den Kreis Plön und das Land vertreten durch den LBV.SH als Straßenbaulastträger der Landes- und Kreisstraßen sowie die NAH.SH und den Kreis Plön als ÖPNV-Aufgabenträger. Wichtige Komponenten des Mobilitätskonzeptes wie das ÖPNV-Angebot oder die straßenräumliche Gestaltung können also von der Stadt Preetz nicht eigenständig gestaltet werden. Aufgrund der übereinstimmenden Zielsetzungen bestehen aber gute Chancen für hochwertige und zielgerichtete Lösungen.

Um die Umsetzung und Effizienz von Maßnahmen zu forcieren, sind **Kooperationen** anzustreben, die auch organisatorische und finanzielle Unterstützung leisten können. Wichtigste Partner sind dabei der Kreis Plön und die KielRegion, die mit dem Masterplan Mobilität auch ein großes Interesse an gemeinsamen Aktivitäten und Erfolgen haben. Darüber hinaus sind aber auch wichtige städtische Akteure wie Schulen, Einzelhandel, Unternehmen / Betriebe sowie Immobilieneigentümer:innen und –entwicklungsgesellschaften einzubinden und für ein Engagement für moderne Mobilität zu motivieren.



Bild 1-1: Impressionen aus dem Bürgerforum und der Jugendwerkstatt

## 2 Entwicklungsrahmen

### 2.1 Stadtstruktur und Demografie

Die Stadt Preetz ist die größte Kommune im Kreis Plön und kommt auf fast doppelt so viel Einwohner:innen wie die Kreisstadt Plön. Zusammen mit den Städten Schwentental und Plön liegt Preetz an der vom Verkehrsaufkommen stärksten Verkehrsachse in der KielRegion. Bei der Standortqualität profitiert Preetz besonders von der räumlichen Nähe zur Landeshauptstadt Kiel. Gleichzeitig ist Preetz aber als **Unterzentrum** auch selber ein wichtiger Versorgungs- und Schulstandort mit zwei weiterführenden Schulen und zwei Außenstellen des Berufsbildungszentrums Plön sowie mehreren Nahversorgern und Fachmärkten.

Für den Kreis Plön wird für die nächsten Jahre mit einer rückläufigen **Bevölkerung** gerechnet (vgl. GGR 2019: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Plön bis 2030). Die Ursachen für die Bevölkerungsentwicklung liegen vor allem in einer höheren Zahl an Sterbefällen gegenüber der Zahl an Geburten. Diese Entwicklung kann auch durch die Zuwanderung nicht ausgeglichen werden. Für die Stadt Preetz liegt der prognostizierte Bevölkerungsrückgang unter dem Kreiswert, aber auch Preetz kann sich dem Trend nicht vollständig entziehen. Es bleibt abzuwarten, ob Preetz von einer möglichen Stadt-Umland-Wanderung aufgrund steigender Immobilienpreise und geringer Flächenverfügbarkeiten aus dem Oberzentrum Kiel profitieren kann und/oder mit seiner Stadtentwicklungsplanung dem Rückgang entgegenwirken kann.

Auch in der Stadt Preetz zeigt sich mittlerweile ein hoher **Anteil der älteren Bevölkerung**. Fast 30% der Einwohner:innen sind bereits älter als 65 Jahre. In den Nachbarstädten Schwentental und Plön liegen diese Werte sogar noch höher, in Kiel liegt der Anteil dieser Altersgruppe dagegen unter 20% (Quelle: Statistikamt Nord 2022). In der Prognose (GGR 2019, aaO) wird sich der Anteil der älteren Menschen an der Stadtbevölkerung noch weiter erhöhen, für Preetz wird bis 2030 mit bis zu 15% Zuwachs gerechnet. Die Entwicklung in den Städten ist allerdings noch nicht so ausgeprägt wie im ländlichen Raum. Aktuelle Einflüsse wie die Auswirkungen der Corona-Pandemie (u.a. „Homeoffice“) und des Ukraine-Krieges (u.a. steigende Energiekosten) sind in den bisherigen Prognosen aber noch nicht berücksichtigt.

Bei der **Motorisierung** (Pkw-Besitz) liegt die Stadt Preetz mit rund 560 Pkw/1000 Einwohner:innen unter dem Kreisdurchschnitt von rund 620 Pkw/1000 EW und deutlich unter der Nachbarstadt Schwentental. In der Landeshauptstadt Kiel liegt die Motorisierung hingegen nur bei rund 450 Pkw/1000 EW, sicherlich auch begründet sich die gute Qualität des Radverkehrsystems und des ÖPNV.

In der **Gesamtschau** sind die stadtstrukturellen Rahmenbedingungen für eine klimafreundliche Mobilität insgesamt positiv. Die Bevölkerungsanzahl in Verbindung mit einer kompakten Stadtstruktur begünstigen den Radverkehr und ÖPNV. Auch bei der älteren Bevölkerung besteht ein Potenzial für diese beiden Verkehrsarten, beim Radverkehr vor allem bedingt durch die Pedelecnutzung. Unterstützend wirkt hier auch die Konzentration wichtiger Verkehrsziele des Alltagsverkehrs auf den inneren Stadtbereich. Nachteilig aus verkehrlicher Sicht sind lediglich ein fehlender Nahversorger im südlichen Stadtgebiet (Kührener Straße), der etwas abgelegene Standort des Fachmarktzentrums an der Kieler Straße sowie das abgesetzte Gewerbegebiet am nördlichen Stadtrand mit eingeschränkter Erreichbarkeit im Radverkehr und ÖPNV.

Aufteilung nach Städten und Ämtern	Einwohner (31.12.2019)	Motorisierung 2018	
		PKW-Anzahl	PKW/1000 EW
Plön, Stadt	8.900	4.860	546
Schwentinental, Stadt	13.800	8.790	637
Lütjenburg, Stadt	5.300	2.760	521
<b>Amtsfreie Städte Kreis</b>	<b>28.000</b>	<b>16.410</b>	<b>586</b>
<b>Kreis Plön</b>	<b>128.600</b>	<b>79.200</b>	<b>616</b>
<b>Kiel, Landeshauptstadt</b>	<b>246.800</b>	<b>110.160</b>	<b>446</b>
<b>Preetz Stadt</b>	<b>15.900</b>	<b>8.840</b>	<b>556</b>

Quellen: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 31.12.2019  
und Kraftfahrtbundesamt 2019

Bild 2-1 Bevölkerung und Motorisierung im Vergleich

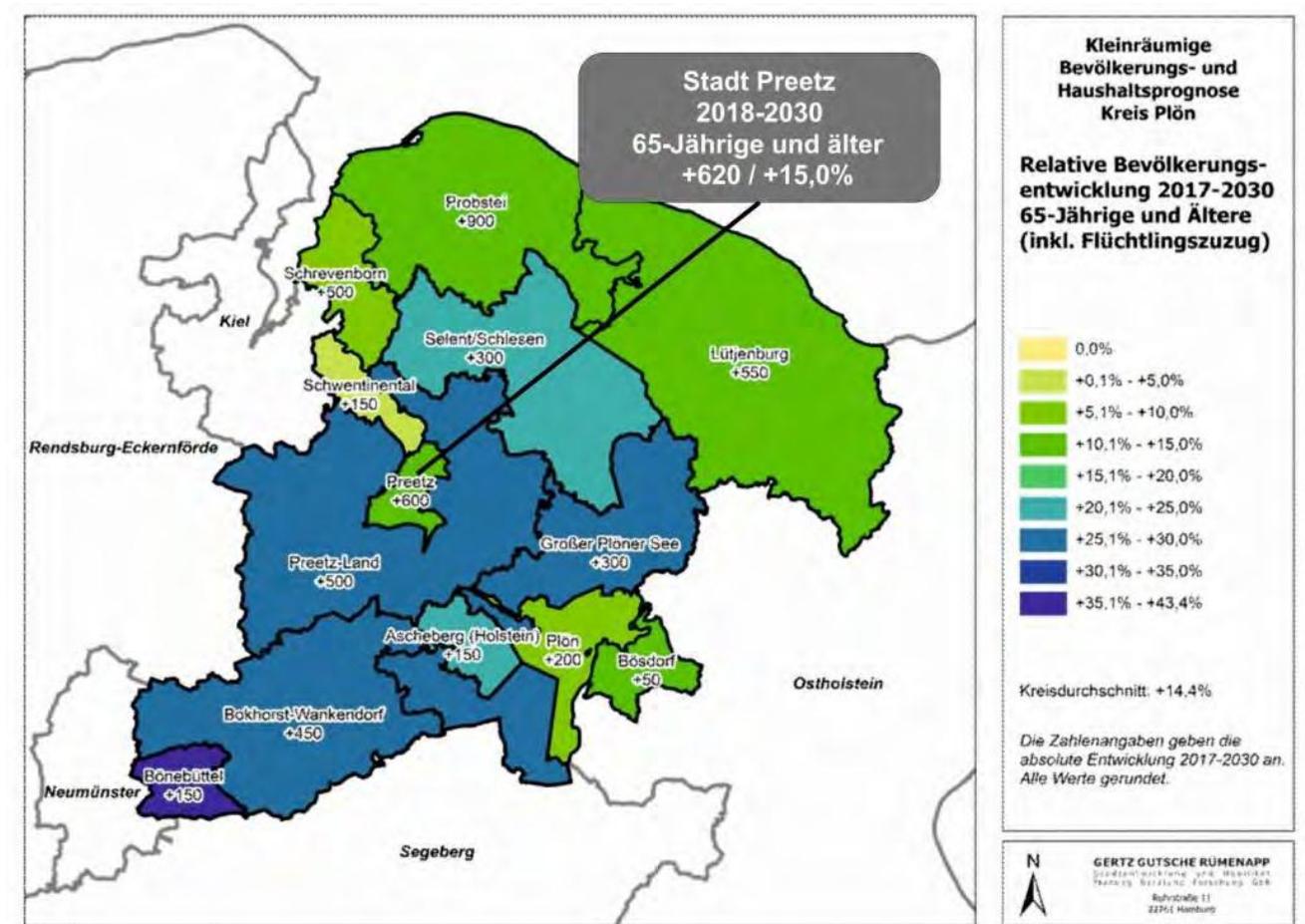


Bild 2-2 Prognose für die Bevölkerungsentwicklung bis 2030

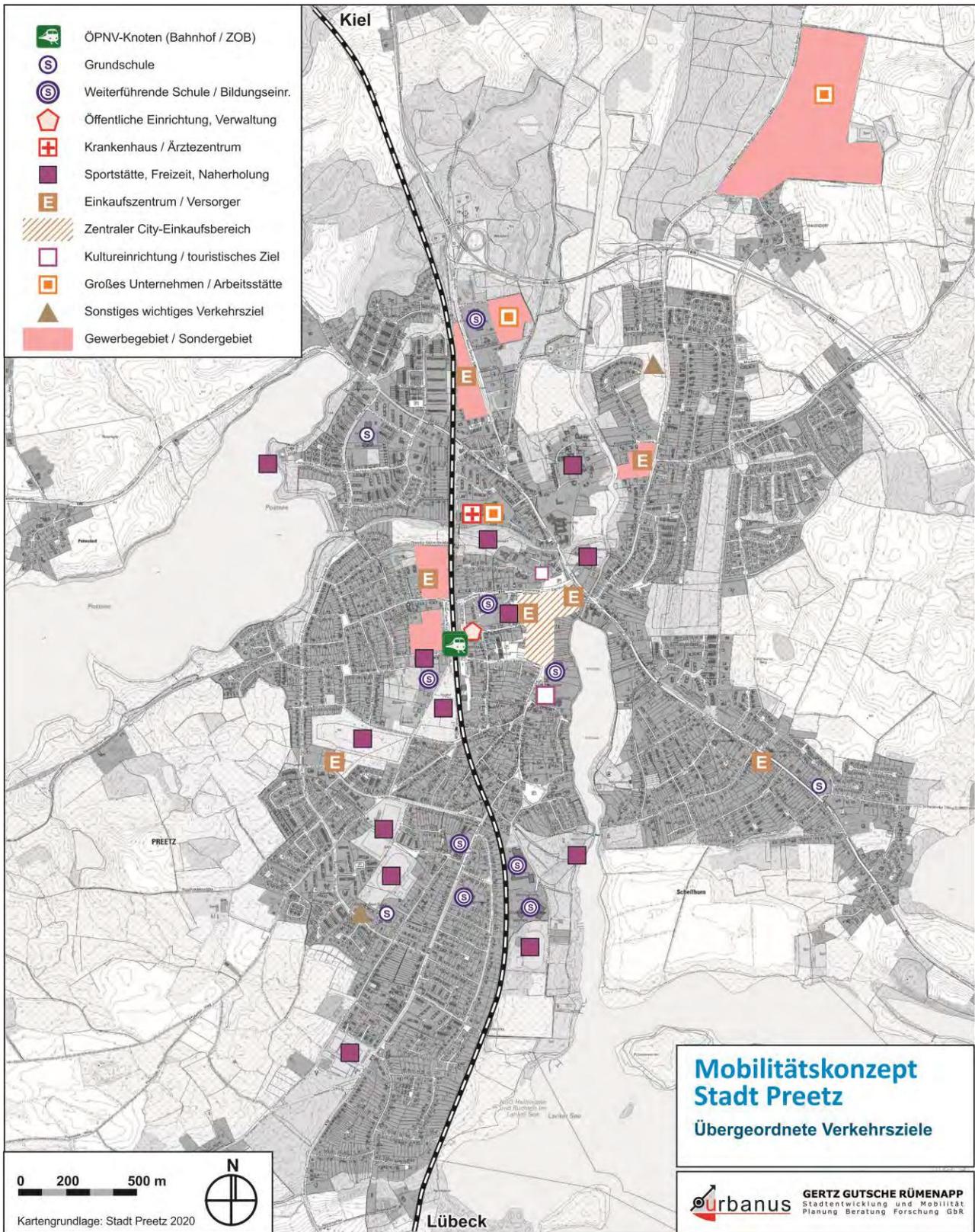


Bild 2-3 Übergeordnete städtische Verkehrsziele

## 2.2 Regionale Verkehrsverflechtungen

Zwischen der Stadt Preetz und dem Umland bestehen ausgeprägte Verkehrsverflechtungen. Besonders ausgeprägt sind diese Verflechtungen mit den Städten auf der Verkehrsachse Kiel – Plön. Aufgrund der räumlichen Lage und der herausragenden verkehrlichen Bedeutung des Oberzentrums Kiel liegen die Verkehrsverflechtungen zwischen Preetz und der Landeshauptstadt Kiel wie zu erwarten mit großem Abstand an vorderster Stelle. Allein fast 3.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln zwischen den beiden Städten (entspricht etwa 6.000 Fahrten/Tag), wobei Preetz auch für die Kieler Bevölkerung ein nennenswertes Ziel im Berufsverkehr darstellt. Im Überblick über alle Fahrzwecke weist ein hoher Anteil aller Fahrten der Preetzer Bevölkerung Bezüge nach Kiel auf und führt damit zu einem hohen Potenzial auch für den ÖPNV und den Radverkehr.

Deutlich abgestuft sind bereits die Verflechtungen mit den Städten Schwentinental und Plön, aber zu den Oberzentren Hamburg und Neumünster. Bei den Einpendlern bestehen auch nennenswerte Verflechtungen mit dem direkten Umland insbesondere der Gemeinden Schellhorn und Lehmkuhlen sowie der Stadt Lütjenburg als viertgrößte Stadt im Kreis Plön. Die gegenüber den Verflechtungen mit Kiel deutlich abgestuften Pendlerströme deuten aber hier auch auf ein deutlich abgestuftes Potenzial insbesondere für den ÖPNV hin.

Wohnort	Arbeitsort	soz.vers.pfl. Beschäftigte Auspendler	Arbeitsort	Wohnort	soz.vers.pfl. Beschäftigte Einpendler
Preetz Stadt	Kiel, Landeshauptstadt	2.070	Preetz Stadt	Kiel, Landeshauptstadt	670
	Schwentinental, Stadt	300		Schwentinental, Stadt	170
	Plön, Stadt	200		Plön, Stadt	170
	Neumünster	130		Lütjenburg, Stadt	130
	Hamburg, Freie u. Hansestadt	140		Schellhorn	120
	Lübeck, Hansestadt	90		Lehmkuhlen	100
	Eutin, Stadt	70		Ascheberg	90
	Schellhorn	60		Schönberg	60
	Schönkirchen	50		Kühren	50
	Flintbek	40		Selent	50

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2019

Bild 2-4 Verkehrliche Verflechtungen im Berufsverkehr (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)

### 2.3 Verkehrsmittelwahl

Aus den Berechnungen im Verkehrsmodell der KielRegion lassen sich auch Aussagen zur Verkehrsmittelwahl ableiten. Dabei ergeben sich für die KielRegion ausgeprägte Unterschiede zwischen den Raumstrukturen. Herausragend im Hinblick auf die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel ist wie erwartbar die Landeshauptstadt Kiel mit nur noch rund 40% Kfz-Anteil (inklusive Mitfahrende). Die Stadt Preetz reiht sich beim Kfz-Anteil mit rund 58% (inklusive Mitfahrende) in die Gruppe der Kieler Nachbarkommunen ein. Positiv hervorzuheben ist der mit über 25% vergleichsweise hohe Anteil des Fußverkehrs. Negativ fällt dagegen der geringe ÖPNV-Anteil mit unter 5% auf, wobei die geringe ÖPNV-Akzeptanz sich auf den gesamten Kreis erstreckt und auch in anderen zentralen Orten verbreitet ist. Die Angebotsverbesserungen der letzten beiden Jahre insbesondere die Ausweitung des ALFA-Angebotes sind in den Werten aber noch nicht enthalten. Hierzu gibt es bisher noch keine belastbaren quantifizierbaren Erkenntnisse.

Der Blick auf die aktuelle Verkehrsmittelwahl zeigt in der langfristigen Perspektive noch deutliches Zuwachspotenzial insbesondere für den Radverkehr und den ÖPNV. Gleichzeitig sollte aber auch eine Stabilisierung des Fußverkehrs auf dem derzeitigen Niveau verfolgt werden.

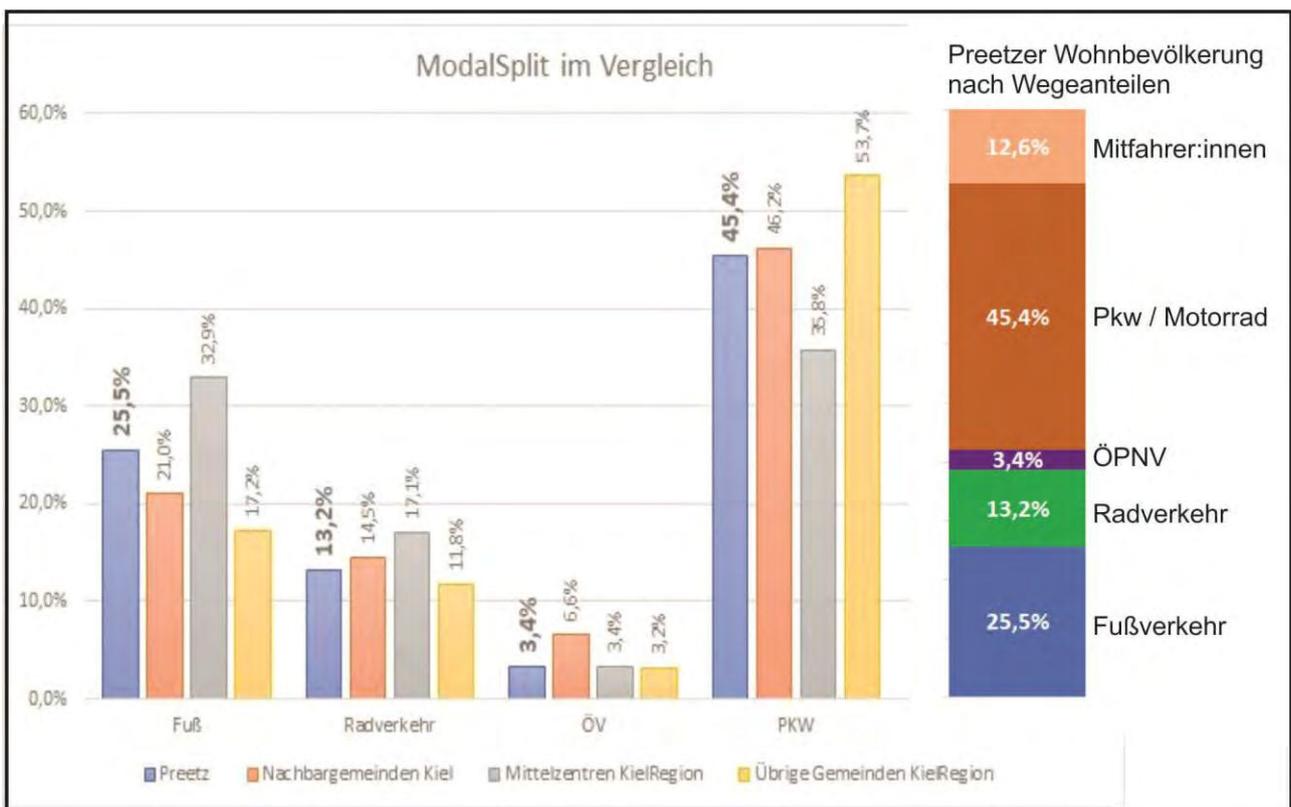


Bild 2-5 Verkehrsmittelwahl in Preetz mit Einordnung in der KielRegion (Quelle: Verkehrsmodell KielRegion)

## 2.4 Allgemeine Entwicklungen im Bereich Mobilität / Verkehr

Neben den regionalen und lokalen Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung gibt es eine Reihe überregionaler und allgemeiner Entwicklungen im Verkehrsgeschehen und im Mobilitätsverhalten, die sich aber auch auf das Preetzer Verkehrssystem auswirken, von der Stadt Preetz aber gar nicht oder nur im geringen Maße beeinflussbar oder steuerbar sind. Nachfolgend ist eine Auswahl relevanter Entwicklungen aufgeführt:

- ❖ Starke Zunahme von Fahrzeugen mit klimafreundlichen Antrieben insbesondere E-Pkw,
- ❖ Tendenzen zur Sättigung bei der **Motorisierung** insbesondere bei den jüngeren Altersgruppen und männlichen Erwerbstätigen,
- ❖ Reduzierung der **Kfz-Nutzung** mit rückläufiger Verkehrsleistung durch steigende Kfz-Nutzungskosten weiter zunehmend,
- ❖ Starker Zuwachs bei der **Fahrradnutzung** zusätzlich befördert durch Verbreitung von Pedelecs,
- ❖ Zunehmende Bereitschaft zur **Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel** sowie alternativer und multimodaler Mobilitätsformen (u.a. Sharing-Angebote) insbesondere bei den jüngeren Altersgruppen (unter 35 Jahre).

Aktuell haben sich Entwicklungen durch Sondereffekte wie die Corona-Pandemie teilweise verändert, wobei noch nicht absehbar ist, ob es sich um langfristig wirksame Effekte handelt. Spezielle Aspekte sind u.a. reduzierte Fahrtenhäufigkeit durch verstärkte Home-Office-Nutzung, geringere ÖPNV-Nutzung, Schub in der Fahrradnutzung und anderer individueller Fortbewegungsformen. Auch das von Juni bis August 2022 geltende 9-Euro-Ticket ist ein außerplanmäßiger Impuls für den ÖPNV, auch hier sind aber die langfristigen Effekte noch nicht absehbar.

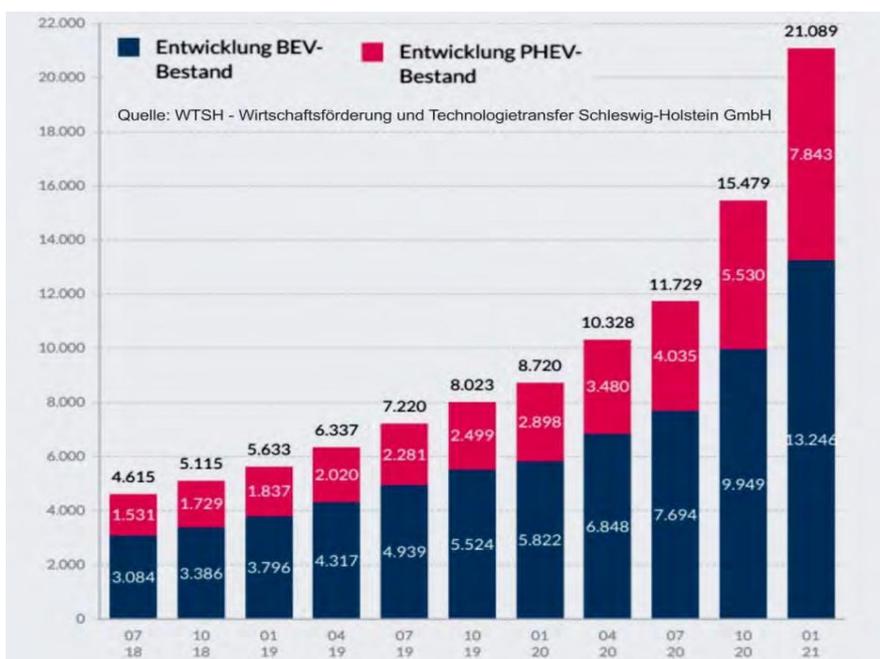


Bild 2-6 Entwicklung des Bestands an Elektro- (BEV) und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen (PHEV)

### 3 Verkehrliches Leitbild

Die Stadt Preetz verfolgt mit Beschluss der Stadtvertretung vom 3. September 2019 das Ziel, bis 2030 klimaneutral zu sein und unternimmt dazu Anstrengungen in allen Bereichen des kommunalen Handelns. Mobilität ist eine wichtige Einflussgrößen für den Klimawandel, so dass die Klimaneutralität für das Mobilitätskonzept eine zentrale Vorgabe bildet.

Im verkehrlichen Leitbild werden die strategische Zielsetzungen und wichtige Vorgaben für das Mobilitätskonzept im Sinne eines verkehrsentwicklungsplanerischen Leitbildes formuliert. Diese bilden einen Teil des **strategischen Handlungsrahmens** für eine langfristig orientierte Verkehrsgestaltung in der Stadt Preetz und sind somit die wesentliche Grundlage für die Konzeption und den zugehörigen Maßnahmenplan.

Dafür wurden die im Folgenden dargestellten sieben **Bausteine des Leitbildes** definiert. Die Bausteine des Leitbildes sind zum Teil untereinander vernetzt, so dass nur bei einer stufenweisen Umsetzung aller Bausteine die volle Wirksamkeit und Schlüssigkeit eines qualitativ hochwertigen und nachhaltigen Gesamtverkehrssystems erreicht werden kann.



Bild 3-1 Übersicht der Leitbild-Bausteine

## 1

## Nachhaltiges Mobilitätssystem in der KielRegion gemeinsam aufbauen Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und Optimierung von Verkehrsabläufen

Mit dem **Masterplan Mobilität der KielRegion** wurde ein Meilenstein gesetzt, der mit seinen 4 Handlungs- und 12 Themenfeldern auch für das Mobilitätskonzept für Preetz und Schellhorn eine inhaltliche „Richtschnur“ darstellt. Dazu gehören insbesondere die **gemeinsam zu verfolgenden Bausteine**:

- ✓ Starker und vernetzter Mobilitätsverbund,
- ✓ vernetzte alternative Mobilitätsangebote und Sharing-Systeme,
- ✓ integriertes Mobilitätsmanagement und Verkehrssteuerung,
- ✓ Mobilitätsmarketing zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl,
- ✓ Monitoring zur Kontrolle der Wirksamkeit und Zielerreichung.

Die verkehrliche **Verknüpfung der Landeshauptstadt Kiel mit der Region** bildet den Schlüssel für ein erfolgreiches regionales wie städtisches Mobilitätskonzept und zur Erreichung der übergeordneten Zielsetzungen insbesondere des Klimaschutzes.

Dazu sind alle Komponenten eines modernen nachhaltigen Mobilitätssystems zu berücksichtigen und attraktiv zu gestalten. Im Vordergrund steht dabei ein starker und gut vernetzter **Mobilitätsverbund** aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV. Regional betrachtet müssen die für die Aufnahme verlagerter Kfz-Verkehre benötigten Kapazitäten im ÖPNV bereitgestellt werden. Dieser kann insbesondere auf längeren Strecken seine Stärken einer Verkehrsbündelung ausschöpfen. Innerhalb der Städte und Gemeinden in der Region stehen dagegen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität im Vordergrund.

Mit Verkehrsinformationen und einem verkehrsmittelübergreifenden **Mobilitätsmarketing** einschließlich regelmäßiger Aktionen zur Mobilität insbesondere an Schulen sowie dem Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in Kooperation mit dem Einzelhandel, dem Klinikum Preetz und weiteren Unternehmen ist das Mobilitätsverhalten gezielt zu beeinflussen. Die Stadtverwaltung übernimmt hierbei eine Initiativ- und Koordinierungsfunktion.

Im Bereich der **Verkehrssteuerung** und des Mobilitätsmanagements geht es vorrangig um

- eine effiziente Nutzung des vorhandenen Straßennetzes mit Erschließung zusätzlicher Leistungsreserven (auch um straßenräumliche Gestaltungsspielräume zu erweitern),
- eine Verbesserung und Harmonisierung der Verkehrsabläufe und
- den Aufbau einer ÖPNV-Beschleunigung an neuralgischen Abschnitten im Straßennetz.

Um eine hohe verkehrliche und wirtschaftliche Effizienz im Mobilitätssystem zu erreichen, wird ein **Monitoring** eingerichtet, um in regelmäßigen Abständen die Wirkungen, die Zielerreichung und die Erfordernis von Nachjustierungen von Maßnahmen zu überprüfen. In diesem Rahmen werden auch Verkehrserhebungen und Verkehrsstatistiken als Grundlage für das Verkehrsmodell der KielRegion regelmäßig aktualisiert.

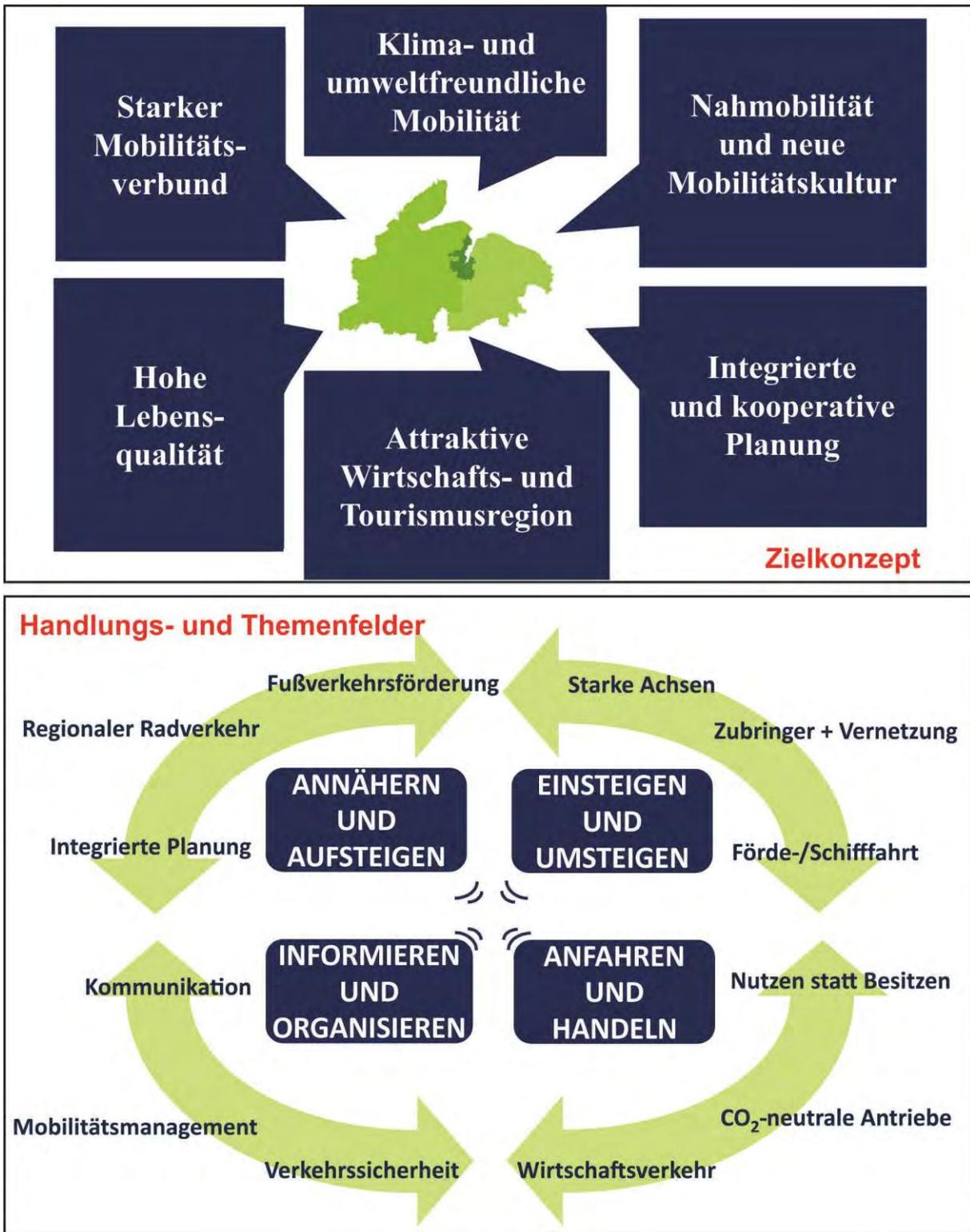


Bild 3-2: Zielkonzept und Handlungsfelder aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion

## 2

**Attraktive Generationenstadt der kurzen Wege festigen**

Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung als Basis für nachhaltige Mobilität

Ein wesentlicher Faktor der Standortqualität von Preetz resultiert aus der **Kompaktheit des Stadt- und Siedlungsgebietes** und einem hohen Anteil von Natur- und Erholungsräumen in Verbindung mit einem guten Angebot an Bildungs-, Kultur- und Versorgungseinrichtungen. Aus verkehrlicher Hinsicht hervorzuheben sind die kurzen Wege im Stadtgebiet: Die Entfernungen zwischen den Wohngebieten und dem Stadtzentrum mit der Fußgängerzone als wichtigster Zielbereich liegen bei maximal drei Kilometern. Diese Kompaktheit in Kombination mit der Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Versorgung gilt es als städtebauliche Qualität zu erhalten und zu weiter stärken.

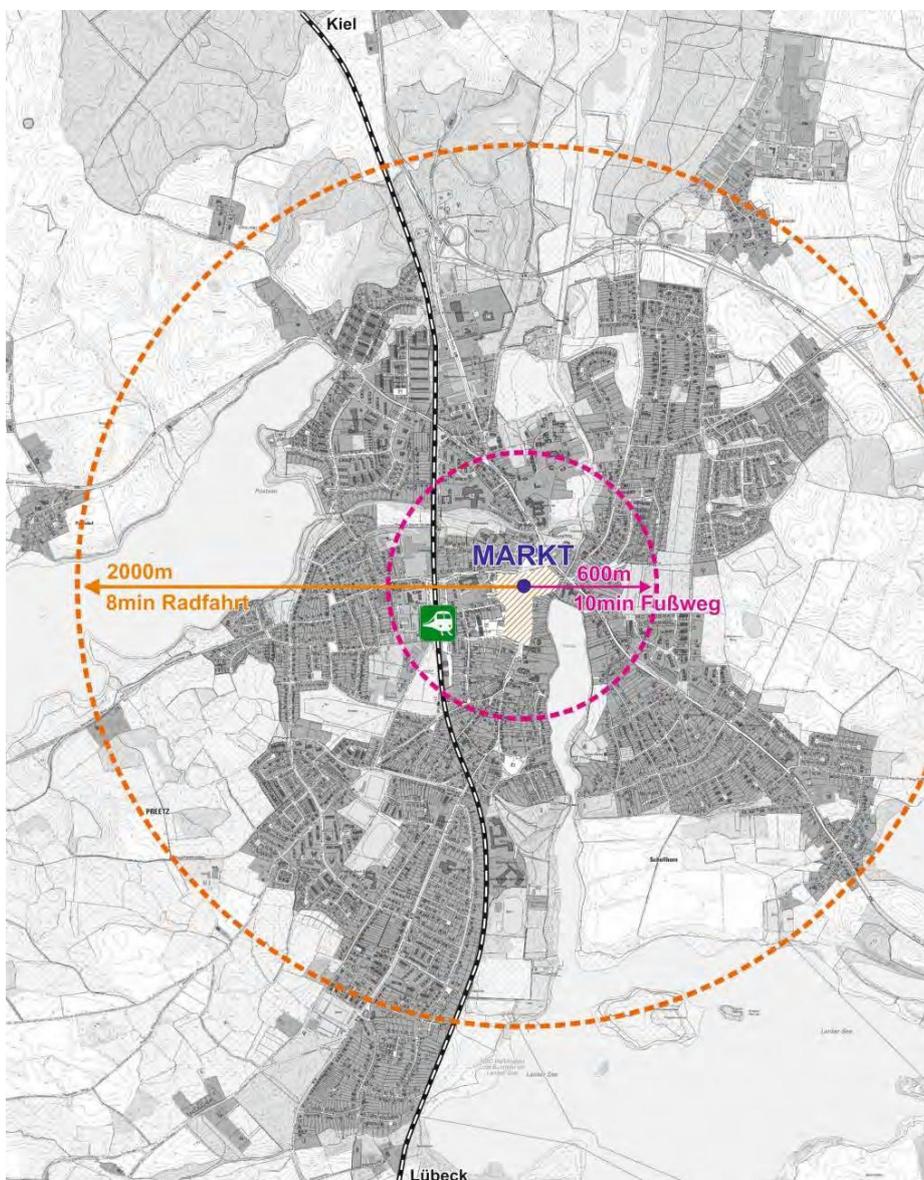


Bild 3-3: Entfernungen in Bezug auf das Stadtzentrum (Markt)

Eine **integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung** ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, unter Berücksichtigung der künftigen Rahmenbedingungen und der zur Verfügung stehenden Ressourcen, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Attraktivität, Leistungsfähigkeit, wirtschaftlicher Effizienz und Verträglichkeit im Verkehrssystem zu erreichen.

Auch ohne städtebauliches Entwicklungsleitbild lassen sich aus dem Handeln der Stadtverwaltung und der kommunalen Selbstverwaltung **Eckpfeiler für die Stadtentwicklung** ableiten, die eine nachhaltige Mobilität unterstützen:

- ✓ Gestaltung eines moderaten und qualitativen Wachstums,
- ✓ Stärkung der Funktion als Unterzentrum und wichtiger Wirtschaftsstandort,
- ✓ Vorrang für die Innenentwicklung und Bestandsverdichtung,
- ✓ Priorisierung öffentlicher Flächen für die städtebauliche Entwicklung insbesondere Wohnungsbau gegenüber Verkehrsanlagen einschließlich Parkplätze,
- ✓ städtebauliche Entwicklung vorrangig im Einzugsbereich von Bahnstationen und zentralen ÖPNV-Haltestellen,
- ✓ Erhalt und Förderung von Nutzungsmischungen mit dezentraler Nahversorgung,
- ✓ Verbesserung der Qualität von Wohnumfeldern und Erholungsräumen.

Insgesamt wird angestrebt, Aspekte von Mobilität und Verkehr stets bereits in Prozessen der Standortsuche und -auswahl sowie der Planung und Ausgestaltung von Standorten für wohnbauliche und gewerbliche Entwicklungsvorhaben prominent zu berücksichtigen. Dazu gehört eine systematische Einbeziehung der **Stadt-, Umwelt- und Sozialverträglichkeit** in der Verkehrsentwicklungsplanung. Diese umfasst insbesondere

- die Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und die Berücksichtigung deren unterschiedlicher Anforderungen an das Mobilitätssystem unter Berücksichtigung der Aspekte Gender-Mainstreaming<sup>1</sup> und soziale Verträglichkeit der Mobilitätsangebote,
- Schulwegsicherung,
- Barrierefreiheit im Verkehrssystem,
- die Herstellung ökologischer Verträglichkeit durch Minimierung des Flächen- und Energieverbrauchs sowie der Lärm- und Schadstoff-Belastungen.

Der „Mobilitätsverbund“ aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV bildet eine zentrale Säule der künftigen Stadt- und Verkehrsentwicklung in Preetz. Für die täglichen Wege der Preetzer Wohnbevölkerung wird ein Verkehrsmittelanteil für den Mobilitätsverbund von mindestens 60% und für den Radverkehr von 30% angestrebt. Auch bei der Verkehrsmittelwahl der Umlandpendler wird auf eine Verschiebung zu Gunsten des Mobilitätsverbundes hingewirkt.

---

<sup>1</sup> Gender-Mainstreaming ist eine Strategie zur Förderung der Gleichstellung der Geschlechter. Dabei gilt es die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern bei allen Entscheidungen auf allen gesellschaftlichen Ebenen zu berücksichtigen, um so die Gleichstellung durchzusetzen

## 3

**Fuß- und Radverkehr systematisch und offensiv fördern**  
Konsequente verkehrliche Umsetzung der kompakten Stadt

Die Preetzer Stadtstruktur ist prädestiniert für einen hohen Nutzungsanteil des Fuß- und Radverkehrs. Um die Potenziale zu erschließen, ist grundsätzlich eine signifikante Förderung der „Nahmobilität“ und deren **Priorisierung in der Verkehrsplanung** erforderlich. Eine Steigerung der nichtmotorisierten Verkehrsanteile kann zudem zur angestrebten Entlastung des Straßennetzes vom Kfz-Verkehr und damit auch zu einer Verbesserung der Gesamtverkehrssituation beitragen.

Als **übergeordnete Handlungsfelder** sind hervorzuheben:

- Der Ausbau einer
  - sicheren
  - barrierefreien
  - komfortablenInfrastruktur von Wegeführungen auch abseits des Straßennetzes sowie von hochwertigen Aufenthaltsflächen und Fahrradabstellanlagen.
- Eine Qualitätserhöhung für den Radverkehr durch Etablierung der Fahrbahnführung und den Einsatz moderner Planungsinstrumente wie Fahrradstraßen / Fahrradzonen und Markierungslösungen.
- Die aktive Förderung eines „fuß- und fahrradfreundlichen Klimas“, um ein positives Image dieser Verkehrsmittel zu erreichen und zu festigen.

Die Überlagerung der Wegebeziehungen aus den Quartieren in den zentralen Versorgungsbereich und zum Bahnhof ermöglicht die Ausbildung von „starken Korridoren“ für die Nahmobilität.

Im Radverkehr steht der Aufbau eines transparenten Radverkehrsnetzes und eines darauf ausgerichteten Handlungsprogramms für die **Radverkehrsführungen** und Radverkehrsanlagen im Vordergrund. Dazu gehören vor allem gute Verbindungen zwischen den Wohngebieten und den wichtigen Verkehrszielen unter Ausnutzung Kfz-freier oder verkehrsberuhigter Wegeführungen.

Aufgrund der Bedeutung der regionalen Zielverkehre für die Verkehrssituation in Preetz ist auch eine Stärkung der **grenzüberschreitenden Radverkehrsverbindungen** vorrangig auf der Achse Kiel – Preetz – Plön, und in die benachbarten Siedlungsbereiche – insbesondere Schellhorn – voranzubringen. Dazu wird gemeinsam mit der KielRegion die Umsetzung einer Premiumradroute zwischen Kiel, Preetz und Plön verfolgt.

Als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Öffentlichkeit wird eine zuständige Kontaktperson für die Nahmobilität in der Verwaltung benannt und ein „**Runder Tisch Nahmobilität**“ eingerichtet.

## 4

**Attraktives ÖPNV-Angebot mit starken Hauptachsen ausbauen**  
Potenziale mit hochwertigen und gut vernetzten Verbindungen erschließen

Der ÖPNV in Preetz und Umland hat sich durch Verbesserungen im Bahn- und Busverkehr in den letzten Jahren insgesamt positiv entwickelt. Dies gilt vor allem für die verkehrliche Vernetzung mit der Landeshauptstadt Kiel. Dennoch besteht weiterer Aufwertungsbedarf.

Die **Bahnanbindung** mit direkten Verbindungen nach Kiel, Raisdorf, Plön, Eutin und Lübeck (mit zeitweiser Durchbindung nach Hamburg) bildet für Preetz einen wichtigen Standortfaktor. Vor allem für Pendler:innen ins Oberzentrum Kiel stellt die Bahn die bedeutendste Komponente im ÖPNV-System dar. Diese Qualitäten gilt es zu etablieren und weiter zu stärken.

Der **Linienbusverkehr** wird aufgrund der überwiegend kurzen Wegelängen innerhalb der Stadt auch in Zukunft eine gegenüber dem Fuß- und Radverkehr abgestufte Funktion einnehmen. Er ist aber speziell für Bevölkerungsgruppen, die nicht über ein Kfz verfügen, Senior:innen sowie für mobilitätseingeschränkte Menschen ein wichtiges Mobilitätsangebot. Für den Stadtverkehr sollte die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle maximal 400 Meter betragen (entspricht 5-7 Minuten Fußweg). Der Regionalverkehr bildet neben der Bahn das ÖPNV-Grundgerüst auf längeren Verbindungen hier vor allem in Bezug auf die benachbarten Städte Kiel, Schwentinental und Plön sowie die Umlandgemeinden.

Um die dauerhafte Akzeptanz des öffentlichen Bahn- und Busverkehrs weiter auszubauen werden folgende **Aktivitätenschwerpunkte** gesetzt:

- Ausbau des Verkehrsangebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Preetz und Kiel mit Einrichten weiterer Bahnstationen im Stadtgebiet,
- Ausbau des Stadtverkehrs mit transparenter Linienführung, Verdichtung der Fahrtenhäufigkeit, Bedienung der verkehrlichen Randzeiten und optimierten Anschlüssen von/zum SPNV,
- Stärkung des Regionalverkehrs mit Prüfung zusätzlicher Vertaktungen und Fahrtenverdichtungen sowie Bedienung der verkehrlichen Randzeiten,
- Erleichterung des ÖPNV-Zugangs durch barrierefreie Haltestellen mit guten Zuwegungen und durch Vernetzung mit dem Individualverkehr über Bike&Ride, Park&Ride.
- Ausbau eines stadtbezogenen ÖPNV-Marketing in Zusammenarbeit mit dem Kreis, der NAH.SH und der VKP.

5

**Vernetzung und moderne Mobilität weiterentwickeln**  
 Aktiver Beitrag für ein zukunftsorientiertes Mobilitätssystem

Die Vernetzung und kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote („Multimodalität“) sowie der Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe bilden Schlüsselthemen in einem klimafreundlichen Mobilitätssystem.

Durch eine gute **Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln** an geeigneten Knotenpunkten und durch Förderung alternativer Mobilitätsangebote wie CarSharing, Bike-Sharing / Leihräder wird die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel vereinfacht und flexibilisiert. Die bisherigen Aktivitäten im Bereich CarSharing und die Einführung der Sprottenflotte der KielRegion sind weiterzuführen und sukzessive zu erweitern. Dazu werden auch öffentliche Flächen zur Verfügung gestellt.

Die zentrale Lage und die attraktive Angebotsqualität im Schienenverkehr bilden eine besonders gute Basis für einen Ausbau des Bahnhofs zu einer Mobilitätsdrehscheibe als Schlüsselprojekt zur Multimodalität. Dazu werden verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt und einer hohen Zahl an Einwohnern und Besuchern zugänglich gemacht.

Die Stadt Preetz unterstützt die Verbreitung **klimafreundlicher Fahrzeugantriebe** mit flankierender Infrastruktur. In den Fuhrparks der Verwaltung und der städtischen Beteiligungen kommen zukünftig nur noch regenerative Fahrzeugantriebe zum Einsatz.

Insbesondere in verdichteten Bereichen ist eine Koordinierung der Aktivitäten zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs, der Einrichtung von Sharing-Angeboten und dem Aufbau von Ladeinfrastruktur geboten, um eine synergetische und bedarfsgerechte Infrastruktur bei knappen räumlichen Ressourcen herzustellen. Bei der Bauleitplanung werden zudem Instrumente wie zentrales Quartiersparken mit angegliederter Mobilitätsstation in die Planungen einbezogen.



Bild 3-4: Entwicklungsfähige Ansätze für moderne Mobilität in Preetz

## 6

**Erreichbarkeit und Verkehrsqualität sicherstellen**

## Stärkung der Funktionsfähigkeit des Versorgungs- und Wirtschaftsstandortes

Die Standortqualität und Entwicklungschancen der Stadt Preetz als Wohn-, Wirtschafts- und Versorgungszentrum sind durch eine gute **Erreichbarkeit der wichtigen Verkehrsziele** aus dem Umland und eine gute äußere Anbindung über das regionale Verkehrsnetz zu unterstützen. Der relevante Einzugsbereich, der durch entsprechende Verkehrsqualitäten zu hinterlegen ist, erstreckt sich von benachbarten Umlandgemeinden insbesondere Schellhorn bis nach Schwientental und Kiel im Norden und nach Plön im Süden. Die regionalen Zielverkehre bilden einen wichtigen Ansatzpunkt, die Verkehrssituation im städtischen Verkehrssystem zu verbessern und eine Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom Kfz-Verkehr zu erreichen. Insofern ist eine weitere Aufwertung des Mobilitätsverbundes auch im regionalen Verflechtungsraum im Kontext mit dem Masterplan Mobilität der KielRegion vorzunehmen.

**Übergeordnete regionale Projekte** mit besonderer Relevanz für Preetz sind

1. der Ausbau mit Elektrifizierung der Bahnstrecke Kiel – Preetz – Lübeck mit der Einrichtung zusätzlicher Bahnstationen in Preetz,
2. die Umsetzung einer Radpremiumroute (Radschnellweg) auf der Verbindung Kiel – Preetz – Plön sowie
3. der Ausbau der A21 bis zur Landeshauptstadt Kiel.

Zur Sicherung einer hohen Verkehrsqualität im städtischen Verkehrsnetz gehört eine kontinuierliche Instandhaltung und Sanierung der Straßen und Wege. Dabei ist die Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes in der Priorität vor Aus- und Umbaumaßnahmen einzuordnen.

Zur Verkehrsqualität gehört auch der ruhende Verkehr. Die Bereitstellung und Bewirtschaftung von öffentlichen Stellplätzen ist zudem ein wichtiges Instrument zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens. Zusätzliche **Parkraumkapazitäten** sind im Stadtgebiet planerisch derzeit nicht erforderlich, dauerhaft entfallende Kapazitäten bei neuen oder veränderten städtebaulichen Nutzungen oder der Umgestaltung von Stadt- und Straßenräumen sind aber möglichst zu ersetzen oder im Rahmen der Bauordnung neu zu schaffen. Im Stadtzentrum erfolgt eine flächendeckende **Parkraumbewirtschaftung**, wobei bei bevorzugten und/oder sensiblen Lagen auch die Erhebung von Parkgebühren möglich ist. Parkplätze für Langzeitparkende sind vor allem in den Randbereichen einzurichten, um die Stellplätze im zentralen Versorgungsbereich den Kunden und Besuchern vorzubehalten.

In den verdichteten Wohnquartieren erfolgt eine Ordnung des ruhenden Verkehrs, wenn dies zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie einer Erhöhung der Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität dient oder erforderlich ist.

## 7

**Verträglichkeit und Sicherheit im Verkehr erhöhen**

“ Verkehr beruhigen und Qualität öffentlicher Räume aufwerten“

Straßenräume und Quartiersplätze sind nicht nur Teile des Verkehrssystems, sondern dienen in der Regel auch als Wohnumfeld und als Aufenthaltsräume. Neben der verkehrlichen Funktionalität sind daher städtebauliche Aspekte in die Gestaltung mit einzubinden. Defizite in der Umfeld- und Aufenthaltsqualität vorwiegend im übergeordneten Straßennetz, sind soweit möglich sukzessive abzubauen.

Die Stadt Preetz setzt die Aktivitäten zur **Verkehrsberuhigung und präventiven Verkehrssicherheit** unter besonderer Berücksichtigung von Schulwegen und Wohnumfeldern fort. Zur Anwendung kommen dabei insbesondere folgende Instrumente:

- ✓ Tempo-30-Zone und Tempo-30 im Bereich sensibler Nutzungen,
- ✓ verkehrsberuhigter Bereich und verkehrsberuhigte Geschäftsstraße,
- ✓ Fahrradstraße sowie
- ✓ perspektivisch Begegnungszone / Shared Space.

Die Ziele des Klimaschutzes und der **Verträglichkeit des Verkehrssystems**, aber auch der Anspruch als attraktiver Wohnstandort stellen hohe Anforderungen an die künftige Verkehrsentwicklungsplanung. Für die Stadt Preetz stehen hierbei im Fokus:

- eine systematische Entlastung des Stadtgebietes vom Kfz-Verkehr zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoff-Emissionen und zur Schaffung zusätzlicher verkehrlicher und städtebaulicher Gestaltungsspielräume,
- eine Harmonisierung der Abläufe im Kfz-Verkehr,
- Restriktionen für den Schwerverkehr sowie
- die Anpassung von Straßenräumen an die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs und der Stadtplanung mit Schwerpunkt auf Wohnumfelder und Geschäftsbereiche.

Von der Bedeutung und der Erweiterung verkehrlicher und städtebaulicher Entwicklungsspielräume her, gehört die integrierte Überplanung der Straßenzüge Klosterstraße – Schwentinestraße, Garnkorb – Hufenweg und Kirchenstraße – nördliche Kührener Straße zu den verkehrlich-städtebaulichen Schlüsselprojekten in Preetz.

## 4 Integrierter strategischer Handlungsrahmen

### 4.1 Übersicht der Handlungsfelder und deren Einordnung

Das Handlungskonzept wird in sieben Handlungsfelder unterteilt, die die wesentlichen Komponenten eines zukunftsorientierten Mobilitätssystems repräsentieren. Übergeordnet ist der strategische Handlungsrahmen, der grundsätzliche, verkehrsmittelübergreifende Prämissen in funktionaler und räumlicher Hinsicht festlegt und die Schnittstelle zur Stadtentwicklung bildet. Das Handlungskonzept mündet in einen Umsetzungsplan, der durch ein systematisches Monitoring begleitet wird, das die Wirksamkeit und Effizienz der Maßnahmen und Aktivitäten überprüft und bei Bedarf Anpassungen bzw. Nachjustierungen auslöst.

Neben den klassischen, die Hauptverkehrsmittel betreffenden Handlungsfeldern enthält das Handlungskonzept zum Mobilitätskonzept Preetz auch Konzeptionen für zukunftsorientierte Themen wie die Aufwertung öffentlicher Räume, das Mobilitätsmanagement, die E-Mobilität oder die Digitalisierung.



Bild 4-1: Übersicht und Einordnung der Handlungsfelder

## 4.2 Grundsätze des integrierten Handelns

Eine klimafreundliche, nachhaltige Mobilität erfordert ein integriertes Vorgehen über die verschiedenen Handlungsfelder, das kontroverse Interessenlagen soweit möglich angleicht, aber auch im Hinblick auf das verkehrliche Leitbild **zielorientierte Prioritäten** setzt. Eine zukunftsorientierte Handlungsstrategie ist insbesondere mit einer deutlichen Abkehr von einer über Jahrzehnte währenden Kfz-orientierten Verkehrsplanung und damit verbundener Prioritätbildungen verbunden. Die **Mobilität der Zukunft** setzt auf neue Qualitäten und langfristig wirksame Potenziale. Die Grundsätze der Handlungsstrategie für Preetz und Umland lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- (1) Das Erreichen der Klimaschutzziele und das Einleiten der Mobilitätswende erfordert auch in Preetz eine deutliche Lösung vom Bestand und eine klare Schwerpunktsetzung zugunsten des Umweltverbundes.
- (2) Der Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV gehört insbesondere ins Herz der Stadt als bedeutendster Zielbereich, repräsentiert durch den Marktplatz mit Umfeld und ergänzt durch den Bahnhof und das Klinikum.
- (3) Zur nachhaltigen Förderung der Nahmobilität aus Fuß- und Radverkehr ist eine Umverteilung von Verkehrsflächen ebenso unverzichtbar wie eine stärkere Beruhigung des Kfz-Verkehrs.
- (4) Eine nachhaltige Veränderung der Verkehrsmittelwahl erfordert das Bereitstellen attraktiver Alternativen zur Kfz-Nutzung insbesondere beim ÖPNV und beim Radverkehr („angebotsorientierte Planung“).

### 4.3 Inhaltlich-funktionaler Rahmen der Handlungsstrategie

Als Rahmen für die künftige Gestaltung der Mobilität und des Verkehrssystems sind das verkehrliche Leitbild und die darauf aufbauenden Handlungsgrundsätze in die funktionalen Bereiche des Verkehrssystems und die Räumlichkeiten des Stadtgebietes zu übertragen. Dies führt zu folgenden Festlegungen:

- (1) Auf keiner Straße in Preetz können ohne weitreichende restriktive Eingriffe in den Kfz-Verkehr und in die gesamte Straßenraumgestaltung durchgehend regelkonforme Radverkehrsanlagen realisiert werden.  
Eine **gemeinsame Führung von Kfz-Verkehr und Radverkehr** wird daher zum Regelstandard im Preetzer Straßennetz.
- (2) Aufgrund der eingeschränkten Gestaltungsspielräume bei den Straßenräumen, kommt der Aufwertung und Ertüchtigung alternativer und eigenständiger Fußverkehrs- und Radverkehrsrouten eine besondere Bedeutung zu, auch um Fahrzeiten zu verkürzen. Perspektivisch wird eine **flächendeckende Fuß- und Fahrradfreundlichkeit** in Preetz und Umland angestrebt.
- (3) Eine erfolgreiche Förderung der Nahmobilität erfordert insbesondere objektive und subjektive Sicherheit, Komfort und kurze Wege.  
Neben einer hohen Qualität der Fuß- und Radführungen bedarf es einer stärkeren **Beruhigung des fließenden Verkehrs** und einer Ausweitung von Überquerungsstellen.
- (4) Mit der Aufwertung des Bahnverkehrs mit neuen Stationen und mehr Fahrten entsteht ein weitreichender Impuls für das Preetzer Mobilitätssystem.  
Die Chancen für die Stadt werden durch **hochwertige Bahn-Zubringerangebote**, insbesondere aus Stadtverkehr und Radverkehr, sowie eine moderne Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof konsequent genutzt.
- (5) Wohn- und Lebensqualität sind prägende Elemente der Standortqualität und der Stadtentwicklung für Preetz.  
Eine **attraktive Gestaltung der Straßenräume** und Verkehrsanlagen mit einem besonderen Fokus auf den Fuß- und Radverkehr und die Aufenthaltsqualität soll dazu einen maßgebenden Beitrag liefern.

## 4.4 Räumlicher Rahmen der Handlungsstrategie

Mit der Überführung der strategischen Grundsätze und der funktionalen Vorgaben in den Stadt-Umland-Raum wird die Handlungsstrategie komplettiert. Bei der räumlichen Fokussierung geht es vor allem darum, in Bezug auf die verschiedenen städtischen Teilräume Bezüge und Prioritätenbildungen für die Gestaltung des Verkehrssystems vorzunehmen und vorrangige Verbindungen festzulegen.

### Kernbereich:

Im Kernbereich, der in etwa das Gebiet zwischen Bahnhof (im Westen), Garnkorb (im Norden), Kirchsee (im Osten) und Lindenstraße (im Süden) umfasst, überlagern sich alle verkehrlichen Interessenlagen und Konfliktpotenziale mit hohen Anforderungen an die städtebauliche Qualität. Daher sind hier klare Prioritätensetzungen unverzichtbar. Neben konzentrierten Parkraumangeboten stehen vor allem hohe Qualitäten für die Nahmobilität einschließlich Barrierefreiheit und die Gestaltung des öffentlichen Raumes im Vordergrund. Dazu gehört eine deutliche Beruhigung des Kfz-Verkehrs mit flächendeckend Tempo 30 km/h oder 20 km/h (Geschäftsstraßen).

### Magistrale Preetz – Kiel

Der Verkehrskorridor Preetz – Raisdorf – Kiel weist mit das höchste Verkehrsaufkommen in der KielRegion auf und gleichzeitig ein besonderes hohes Nachfragepotenzial für den Umweltverbund speziell den ÖPNV und Radverkehr. Ein möglichst hohes Aufkommen im Umweltverbund leistet einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung für das Mobilitätskonzept. Neben der Herstellung einer hohen Angebotsqualität entlang dieses Korridors sollten auch abseits gelegene Nachfragepotenziale mit Zubringerverkehren angeschlossen werden und damit der Erschließungswirkung der ÖPNV- und Radverkehrsachse in die Fläche erweitert werden.

### Wohnquartiere

In den Wohnquartieren haben die Wohn- und Aufenthaltsqualität einen übergeordneten Stellenwert, die das Wohnen in Verbindung mit der hohen naturräumlichen Qualität in Preetz und Umland besonders attraktiv machen. Dies erfordert die Bereitstellung hoher Qualitäten für die Nahmobilität in Kombination mit einer deutlichen Beruhigung des Kfz-Verkehrs. Quartiersfremde Kfz-Verkehre sind möglichst zu unterbinden.

### Städtische Hauptachsen mit regionaler Fortsetzung

Über die städtischen Hauptachsen werden die Wohnquartiere und ausgewählte Umland-Gemeinden mit dem Kernbereich und den wichtigsten Verkehrszielen in Preetz verknüpft. Diese Achsen sind für alle Verkehrsarten von Bedeutung, im Stadtgebiet bedarf es aber einer besonderen Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs.

### Stadt tangente Radverkehr

Der Radverkehr ist ebenso wie der Fußverkehr besonderes umweegeempfindlich. Mit der Schaffung einer Stadt tangente über selbstständige Radwege, Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Straßen können ein hoher Komfort und teilweise auch Fahrzeuvorteile für den Radverkehr erzielt werden. Gleichzeitig werden auch kurze Verbindungen zwischen den nordöstlichen und südwestlichen Wohnquartieren und der neuen Bahnstation Preetz Nord ohne Umweg über das Stadtzentrum hergestellt.

### Ergänzende regionale Verbindungen

Kleinere Umlandgemeinden mit geringem Verkehrsaufkommen werden insbesondere über Radrouten und bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote in Ergänzung zum Schülerverkehr angebunden.

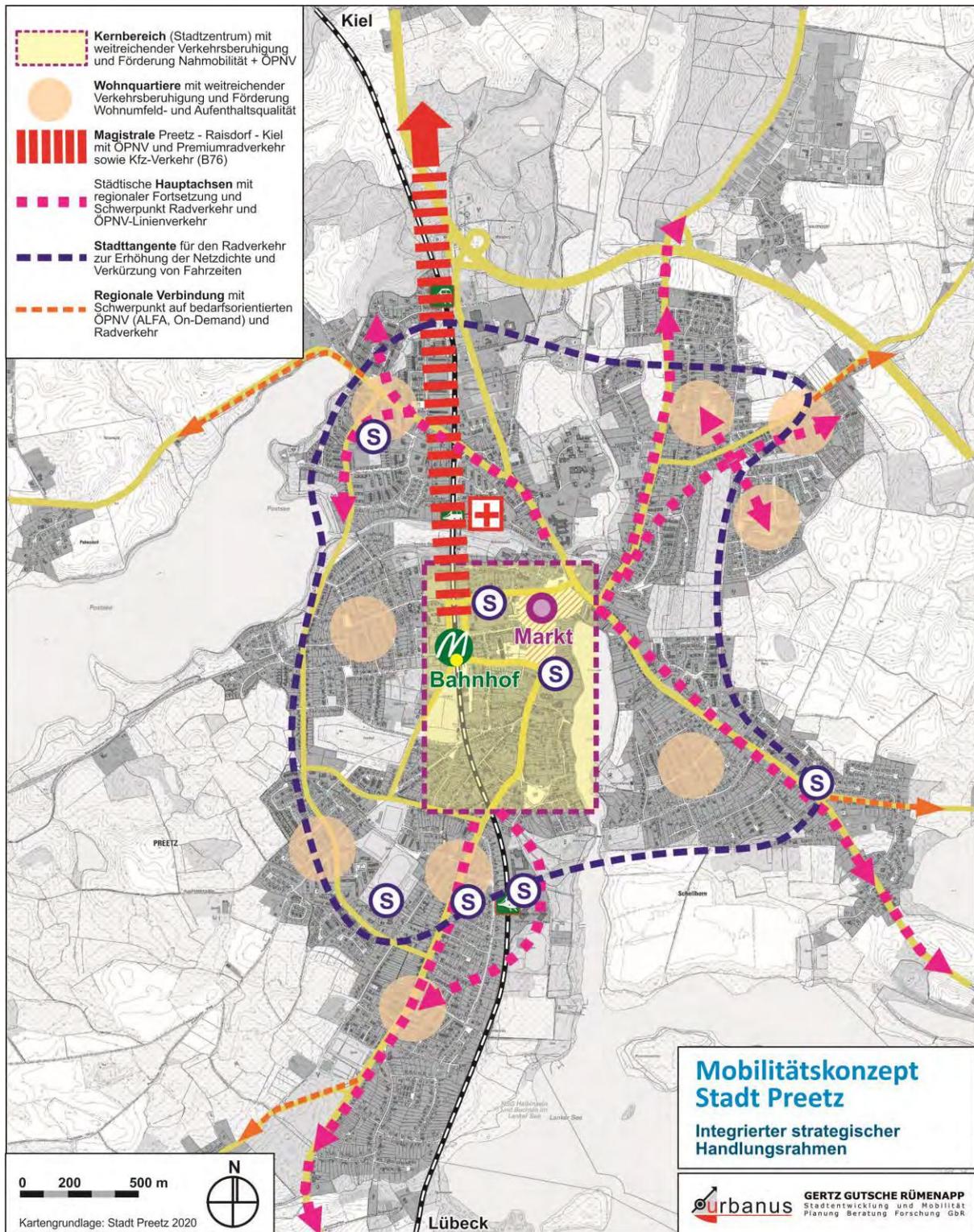


Bild 4-2: Räumlicher Handlungsrahmen

## 5 Handlungskonzept

### 5.1 Einleitung

Nachfolgend werden die **Handlungspläne** für die einzelnen Handlungsfelder vorgestellt. Ausgewählte Maßnahmen werden dann noch detaillierter erläutert und mit ergänzenden Darstellungen ergänzt. Der komplette Handlungsplan zum Mobilitätskonzept ist im Original der Anlage 1 zu entnehmen. Die Handlungspläne sind thematisch und nach dem Umsetzungszeithorizont gegliedert. Im zusammenfassenden **Maßnahmenplan** (vgl. Kapitel 6) sind dann noch einmal alle Maßnahmen und Aktivitäten zum Mobilitätskonzept dargestellt und mit zusätzlichen Informationen wie Kostenrahmen und Zuständigkeiten hinterlegt. Die **zeitliche Einordnung** berücksichtigt sowohl erforderliche Vorarbeiten und vertiefende Planungen für die jeweilige Maßnahmen / Aktivität als auch eine Einschätzung des Umsetzungsaufwandes und der faktischen Machbarkeit unter Einbeziehung verschiedener Zuständigkeiten. Dabei werden drei Kategorien unterschieden:

<b>Basis / Anschub / Piloten</b>	<b>Umsetzungszeitraum bis etwa 3 Jahre (kurzfristig)</b> einschließlich Verkehrsversuche und Pilotprojekte. Umfasst auch die Optimierung vorhandener Infrastruktur und Angebote sowie Übertragung etablierter Konzepte / Best Practices.
<b>Weiterentwicklung</b>	<b>Umsetzungszeitraum bis etwa 5 Jahre (mittelfristig).</b> Umfasst ebenso Fortschreibung, Etablierung und Ausweitung von Anschubprojekten und Verkehrsversuchen
<b>Perspektive</b>	<b>Umsetzungszeitraum (deutlich) länger als 5 Jahre (langfristig).</b> Komplementierung der Zielerreichung einschließlich Erweiterung und Optimierung bereits umgesetzter Projekte / Maßnahmen. Langfristige Sicherung einer nachhaltigen Mobilität.

Außerdem werden ausgewählte Maßnahmen mit einer **besonderen Einstufung** hervorgehoben:



#### **Schlüssel- / Leuchtturmprojekte:**

Projekte / Maßnahmen / Aktivitäten mit besonderer Impulswirkung und Relevanz für die Mobilitätswende sowie Voraussetzung oder wesentliche Grundlage für die Zielerreichung des Mobilitätskonzeptes. Perspektivisch hohe Wirksamkeit im Verbund mit anderen Projekten / Maßnahmen.



#### **Quick-Wins:**

Kurzfristig umsetzbare Projekte / Maßnahmen / Aktivitäten mit positiver Wirkung in der Öffentlichkeitsarbeit („Zeichen setzen“). Schnelle Erfolgsaussichten als Motivationshilfe für die Mobilitätsakteure.



#### **Verkehrsversuche / Pilotprojekte:**

Mögliche Vorlaufphase mit wissenschaftlicher Begleitung zur Erprobung der Praxistauglichkeit einer vorgesehenen Dauerlösung. Pilotprojekte auch in Kooperation mit der KielRegion zur Überprüfung der Übertragbarkeit auf andere Kommunen.

## 5.2 Nahmobilität – Fußverkehr und Barrierefreiheit

### 5.2.1 Konzeptionelle Eckpunkte

- (1) Erweiterung von Flächen für den Fußverkehr mit Erhöhung der **Aufenthaltsqualität**,
- (2) Herstellen **barrierefreier Verkehrsanlagen** einschließlich Zuwegungen,
- (3) Erhöhung der **Nutzungsqualität** / Attraktivität von Verbindungen und Knotenpunkten für den Fuß- und Radverkehr
- (4) Ergänzung von **Überquerungsstellen** zur Verkürzung von Wegen und zur Beruhigung des Kfz-Verkehrs

### 5.2.2 Maßnahmenübersicht

Basis / Anschub / Piloten		Weiterentwicklung		Perspektive	
F1.1	Ausbau-/Umbauprogramm für die grundlegende Sanierung der Seitenräume mit Gehwegen als Daueraufgabe				
F1.2	Sukzessive Aufhebung der Fahrrad-Freigabe auf Gehwegen insbesondere in Gegenrichtung				
F2.1	Fortsetzung Umbau/Ausbau barrierefreie Bushaltestellen mit Zuwegungen	F2.2	Herstellen der kompletten Barrierefreiheit öffentlicher Verkehrsanlagen in Preetz		
F3.1	Überprüfung und Optimierung fuß- und radverkehrsfreundlicher LSA-Schaltungen	F3.2	Überprüfung und Neuanlage barrierefreier Überquerungsstellen gemäß separatem Handlungsplan		
F4.1	Erstellung eines Handlungsprogramms barrierefreie Nahmobilität im Stadtzentrum 	F4.2	Schaffung eines attraktiven Fußwegenetzes für das Stadtzentrum mit Bahnhofszuwegung		
F5.1	Aufwertung Fuß-Rad-Weg Kronsburg mit Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr	F5.2	Ausbau Bahnunterführung Sudetenstr. mit neuer Überquerungsstelle Kieler Str.	F5.3	Barrierefreie Bahnquerung mit Zuwegungen "Blandford-Tunnel" oder alternativ Reiherstieg

### 5.2.3 Fußwegeverbindungen und barrierefreie Nahmobilität im Stadtzentrum

Der Kernbereich und das eigentliche Stadtzentrum haben für den Fußverkehr eine herausragende Bedeutung. Sei es beim Einkaufen und Bummeln oder bei den Wegen von/zu den Parkplätzen: Überall ist der Fußverkehr präsent und hat speziell im Stadtzentrum bereits einen hohen Verkehrsmittelanteil. Daher spielt hier auch die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit eine übergeordnete Rolle. Dazu ist kurzfristig ein detailliertes Handlungsprogramm einschließlich Bestandserfassung zu erstellen („Quick-win“), in das auch der Zugang zu den Gebäuden und ÖPNV-Haltestellen einbezogen wird.

Neben einer hohen Aufenthaltsqualität im Bereich des zentralen Einkaufsbereiches rund um den Markt sind vor allem attraktive Fußwegeverbindungen zu den benachbarten Wohnquartieren, dem Bahnhof und zu den Parkieranlagen herzustellen. Im Fokus stehen dabei insbesondere die selbständigen Fußverbindungen über Gänge und andere Wege.

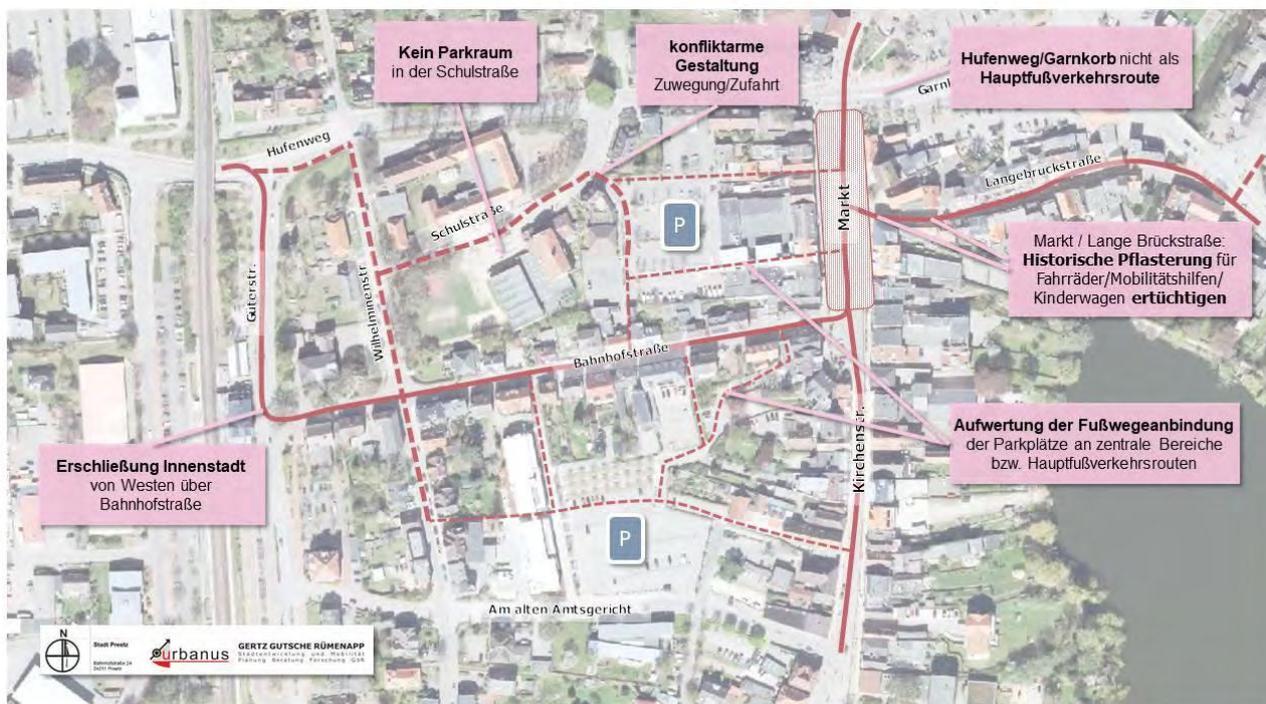


Bild 5-1: Haupt-Fußverkehrsverbindungen im Stadtzentrum

### 5.2.4 Überquerungsstellen und Knotenpunkte

Die Gestaltung fuß- und radverkehrsfreundlicher Knotenpunkte und Überquerungen ist ein Kernbaustein zur Förderung der Nahmobilität. Dies umfasst sowohl bauliche Maßnahmen als auch eine Anpassung von Lichtsignalschaltungen (LSA). Mit der Verdichtung von gesicherten Überquerungsmöglichkeiten werden Fuß- und Radwegedistanzen verkürzt und die Verkehrssicherheit erhöht. Außerdem reduziert eine dichte Folge von Überquerungsstellen die Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen, beruhigt den Kfz-Verkehr und unterstützt die angestrebte richtungstreue Führung im Radverkehr. Generell sollten im Nahbereich jeder Bushaltestelle und an allen Zielen mit Publikumsverkehr Überquerungsstellen eingerichtet werden.

Für die Gestaltung von Überquerungsstellen steht ein umfangreiches Portfolio an Praxisbeispielen und Musterlösungen zur Verfügung, die an die jeweilige örtliche Situation angepasst werden können. Bevorzugt wird ein Einsatz baulicher und markierungstechnischer Planungsinstrumente ohne den Einsatz von LSA. Empfohlen werden vor allem Zebrastreifen und Fahrbahnteiler mit eingefärbten oder aufgepflasterten Querungsfurten.

An lichtsignalgeregelten Knoten geht es um eine transparente und sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs mit einer Kennzeichnung der Wegeführung sowie möglichst kurze Wartezeiten und ausreichende Freigabezeiten. Anzustreben ist eine maximale Wartezeit von 60 Sekunden. Außerdem ist zu prüfen, ob LSA-geregelte Knoten durch Kreisverkehr ersetzt werden können (vgl. Kapitel 5.6)



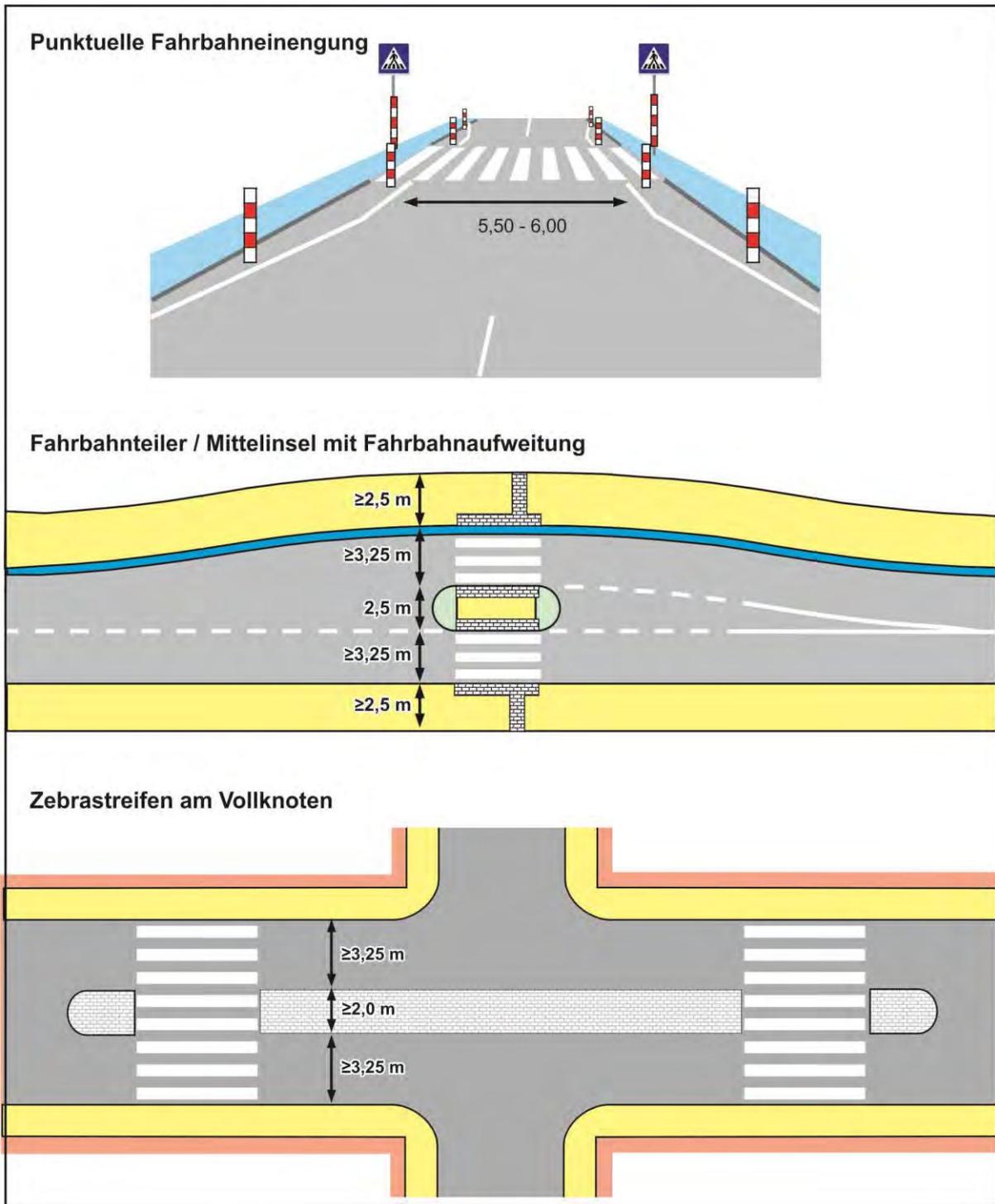


Bild 5-3: Musterlösungen für Überquerungsstellen

### 5.2.5 Niveaufreie und barrierefreie Bahnquerungen

Die Bahnstrecke weist ähnlich wie die Schwentine eine ausgeprägte Trennwirkung für das Preetzer Stadtgefüge auf. Wenngleich einige beschränkte Bahnübergänge und niveaufreie Querungen (Unterführungen) vorhanden sind, führt die Bahntrasse zu Umwegen für den Fuß- und Radverkehr. Zudem sind einige Querungen nicht komplett barrierefrei.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Angebotes im SPNV hin zu einer Regio-S-Bahn und dem Bau der Premiumradroute Preetz – Kiel sind

- die bestehende Unterführung an der Kieler Straße / Sudetenstraße mit einer Trennung von Fuß- und Radverkehr auszubauen und mit der neuen Bahnstation Preetz Nord zu verknüpfen sowie
- der bestehende Blandfort-Tunnel barrierefrei auszubauen und mit der neuen Bahnstation Preetz Süd zu verknüpfen, wozu voraussichtlich eine Verlegung nach Süd erforderlich wird.



Foto: RP/Stadt Meerbusch



Foto: Stadt Kamen

Foto: chiemgau24.de/mmü

Bild 5-4: Beispiele für die Gestaltung barrierefreier Bahnunterquerungen

### 5.3 Nahmobilität – Radverkehr

#### 5.3.1 Konzeptionelle Eckpunkte

Der Radverkehr weist in den letzten Jahren die höchsten Zuwachsraten aller Verkehrsmittel auf. Mit neuen Fahrzeugen wie Pedelecs, Lastenräder, Cruisers und Velomobils wird die Nutzung zunehmend flexibler und erschließt neue Zielgruppen. Der Radverkehrs ist inzwischen aus der Rolle eines Verkehrsmittels für den Freizeitverkehr herausgetreten und hat sich auch im Berufs- und Einkaufsverkehr weitgehend etabliert. Unter Berücksichtigung anhaltend hoher Energiekosten und Pkw-Nutzungskosten sowie eines Imagewechsels beim Radverkehr gibt es gerade für Kleinstädte wie Preetz weiterhin hohe Zuwachschancen, die mit einer konsequenten Radverkehrsförderung genutzt werden können. Dazu gehören folgende Eckpunkte:

- (1) Bau einer **Premiumradroute** Preetz – Kiel in Kooperation mit der KielRegion und Komplettierung einer **Rad-Stadttangente**,
- (2) Etablieren der **Radführung in der Fahrbahn** und sukzessive Aufhebung der gegenläufigen Radführung im Seitenraum in Kombination mit flankierenden Maßnahmen,
- (3) Ertüchtigung **alternativer Radrouten** außerhalb der Hauptverkehrsstraßen (insbesondere „Stadttangente“),
- (4) weitere Aufwertung des **Fahrradparkens** mit Einführung attraktiver Velo-Service-Stationen.

#### 5.3.2 Maßnahmenübersicht und Radverkehrskonzept

Basis / Anschub / Piloten		Weiterentwicklung		Perspektive	
R1	Aktive Mitgliedschaft in der RAD.SH und ggf. weiteren Kooperationen zur Radverkehrsförderung				
R2	Etablierung der Fahrbahn-Radführung Markierung+Beschilderung+Öffentlichkeitsarbeit 	R3.1	Bau einer Premiumradroute Preetz - Schwentimental - Kiel 	R3.2	Bau einer Premiumradroute Preetz - Plön gemäß kreisweitem Radverkehrskonzept
R3.3	Ausbau Veloroute "Stadttangente" Abschnitt 1 Pohnsdorfer Str. - Kieler Str.	R3.4	Ausbau Veloroute "Stadttangente" Abschnitt 2 zw. Kieler Str. und Moorweg		
R4	Prüfung und Einrichtung von Fahrradstraßen gemäß besonderem Handlungsplan				
R5.1	Oberflächengestaltung / Markierungen zur Förderung des Radverkehrs		R5.2	Ersatz oder Befahrungsoptimierung von Kopf- steinpflaster auf übergeordneten Radrouten	
R6.1	Offensive Fahrradparken - Standorte+Kapazität+Komfort+Kooperation 	R6.2	Einrichten von Velo-Service-Staionen für den Radverkehr an ausgewählten Standorten	R6.3	Einbindung des Fahrradparkens in die Bauleitplanung
R7	Offensive Lastenräder und Fahrradanhänger mit Testangebot 				

Aufgrund der großen Bedeutung des Radverkehrs wird in Ergänzung zum Maßnahmenplan des Mobilitätskonzeptes die **Erstellung eines Radverkehrskonzeptes** vorgeschlagen, um ausgewählte der Aspekte insbesondere der Radführung einschließlich Fahrradstraßen und auch die Stadttangente weiter zu vertiefen und zu konkretisieren.

### 5.3.3 Radverkehrszielnetz

Wichtigste Grundlage einer wirksamen Förderung des Radverkehrs ist ein flächenhaftes Radverkehrsnetz das sowohl den Alltagsverkehr als auch den Freizeit- und Tourismusverkehr abdeckt. Beim Mobilitätskonzept handelt es sich um ein **Radverkehrszielnetz**, das langfristig angelegt und zu realisieren ist. Das Radverkehrsnetz soll möglichst direkte und attraktive Verbindungen zwischen wichtigen Quellen wie z.B. Wohnquartieren und Zielen wie Arbeitsstätten, Schulen, zentralen Versorgungs- und Dienstleistungsbereichen sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen schaffen. Zur Sicherung der Qualität des Radverkehrsnetzes werden Leitlinien, Grundsätze und Qualitätskriterien auf der Grundlage von Regelwerken und Praxiserfahrungen formuliert.

**Leitlinien für das Radverkehrsnetz** sind:

- Das Radverkehrsnetz ist vorrangig ein Alltagsnetz, bindet aber auch die für Preetz wichtigen Routen des Freizeit- und Tourismus-Radverkehrs (Themenrouten) mit ein.
- Das Radverkehrsnetz berücksichtigt die Anforderungen aller Nutzengruppen wie Kinder und Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen, Freizeitradler und Touristen.
- Das Radverkehrsnetz bietet sichere, bequeme und möglichst direkte Wege.
- Das Preetzer Radverkehrsnetz wird mit den Nachbargemeinden, dem kreisweiten Radverkehrsnetz sowie regionalen und überregionalen touristischen Netzen verknüpft.

Bei der Planung von Radrouten und Radführungen sind die Anforderungen der verschiedenen Zielgruppen zu berücksichtigen, die im Radverkehrskonzept weiter ausgeführt werden.

Um das Radverkehrszielnetz für das Stadtgebiet zu entwickeln, wurden Quellen und Ziele des Radverkehrs analysiert sowie die Zwangspunkte identifiziert, die sich auf Grund von Barrieren im Netz ergeben (in Preetz hauptsächlich Bahnstrecke, Schwentine, B76). Die Quellen des Radverkehrs bilden im Wesentlichen größere zusammenhängende Wohngebiete. Hauptziele liegen im Stadtzentrum, am Klinikum, bei den Schulen und in den Gewerbegebieten. Außerdem bilden die an die Stadt angrenzenden Naturräume und Landschaftsschutzgebiete wichtige Bezugspunkte für den Freizeitverkehr. Weitere Ziele sind öffentliche Einrichtungen und Verwaltung insbesondere die Stadt- und Amtsverwaltung.

Ein unverzichtbarer Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, da sie nicht nur bewohnt sind, sondern häufig auch für Radfahrende wie auch den Kfz-Verkehr die kürzesten Verbindungen zu den Zielbereichen darstellen. In Preetz gibt es aber auch einige wichtige Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen.

Im Hinblick auf die unterschiedlichen Funktionen der einzelnen potenziellen Radrouten und Netzelemente und zur Herstellung einer hohen Transparenz für die Radnutzenden wird ein **hierarchisches Routensystem** mit vier **Netzebenen** definiert:

- Premiumradroute(n) der KielRegion (Radvorrangrouten),
- Haupt- / Velorouten,
- Ergänzungsrouten,
- ergänzende Routen vorwiegend für den Freizeit- und Tourismusverkehr.

Die **Premiumradrouten** bilden die höchste Funktions- und Qualitätsstufe im Radverkehrsnetz und bündeln die stärksten Nachfrageströme. Weitere Ausführungen dazu enthält Kapitel 5.3.5. Neben der geplanten Führung von Preetz nach Kiel wird auch weiter eine Premiumroute nach Plön verfolgt, bevorzugt über Schellhorner Straße / Plöner Landstraße, die im Rahmen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes vertieft wird. Nach Kiel wird außerdem eine ergänzenden Hauptroute über Pohnsdorf, Sieversdorf und Rönne bis Kiel Wellsee mit Anschluss an die Veloroute geführt.

Die **Haupt- oder Velorouten** stellen die zweite Hierarchiestufe im Radverkehrsnetz dar und bilden weitere wichtigste und nachfragestarke Verkehrsrelationen ab. Auf den Hauptrouten sollte Radfahren besonders sicher, schnell und angenehm sein. Daher sind folgende **Qualitätsanforderungen** anzustreben und in der Planung entsprechende zu berücksichtigen bzw. bei Bestandsrouten perspektivisch umzusetzen:

- Umwegarme Linienführung,
- ausreichende (=regelkonforme) Abmessungen der Radverkehrsanlagen,
- widerstandssarme gut befahrbare Oberflächen (vorzugsweise Asphalt),
- bevorzugte Führung über verkehrsberuhigte Straßenabschnitte, Fahrradstraßen und selbstständig geführte Radwege,
- durchgehende Beleuchtung und lückenlose Wegweisung.

Um die Radnutzung zu steigern, sollte das Hauptroutennetz als zentraler Baustein der Radverkehrsförderung entsprechend „vermarktet“ werden. Dazu gehört insbesondere eine auffällige Einbindung in die Radwegweisung und ein spezielles Informationsangebot (z.B. Fahrradplan). Die Hauptverkehrsachsen bilden außerdem auch die wichtigsten Schnittstellen zum regionalen Radverkehrsnetz und verknüpfen das Stadtgebiet mit den Umlandgemeinden (z.B. Schellhorn, Pohnsdorf, Kleinkühren).

Das Hauptroutennetz wird durch weitere Routen zu einem engmaschigen Radverkehrsnetz verdichtet. **Ergänzungsrouten** weisen ein abgestuftes Radverkehrspotenzial auf und stellen wichtige Querverbindungen zwischen den Hauptrouten her, bilden aber auch eine ergänzende Erschließung für einige Wohnquartiere. Komplettiert wird das Radverkehrsnetz durch **Routen für den Freizeit- und Tourismusverkehr**. Preetz liegt beispielsweise am Fernwanderweg E1 und an mehreren Themenrouten der Tourismusregion zwischen Kieler Förde und Holsteinische Schweiz.

Ein wichtiges Netzelement ist der Ausbau der **Stadt tangente** für den Radverkehr. Im Vordergrund mittelfristiger Aktivitäten steht hier die Trassenfindung zwischen den Wohnquartieren Glindskoppel mit der neuen Bahnstation, Danziger Straße und Schwebstöcken / Haimkrogkoppel.

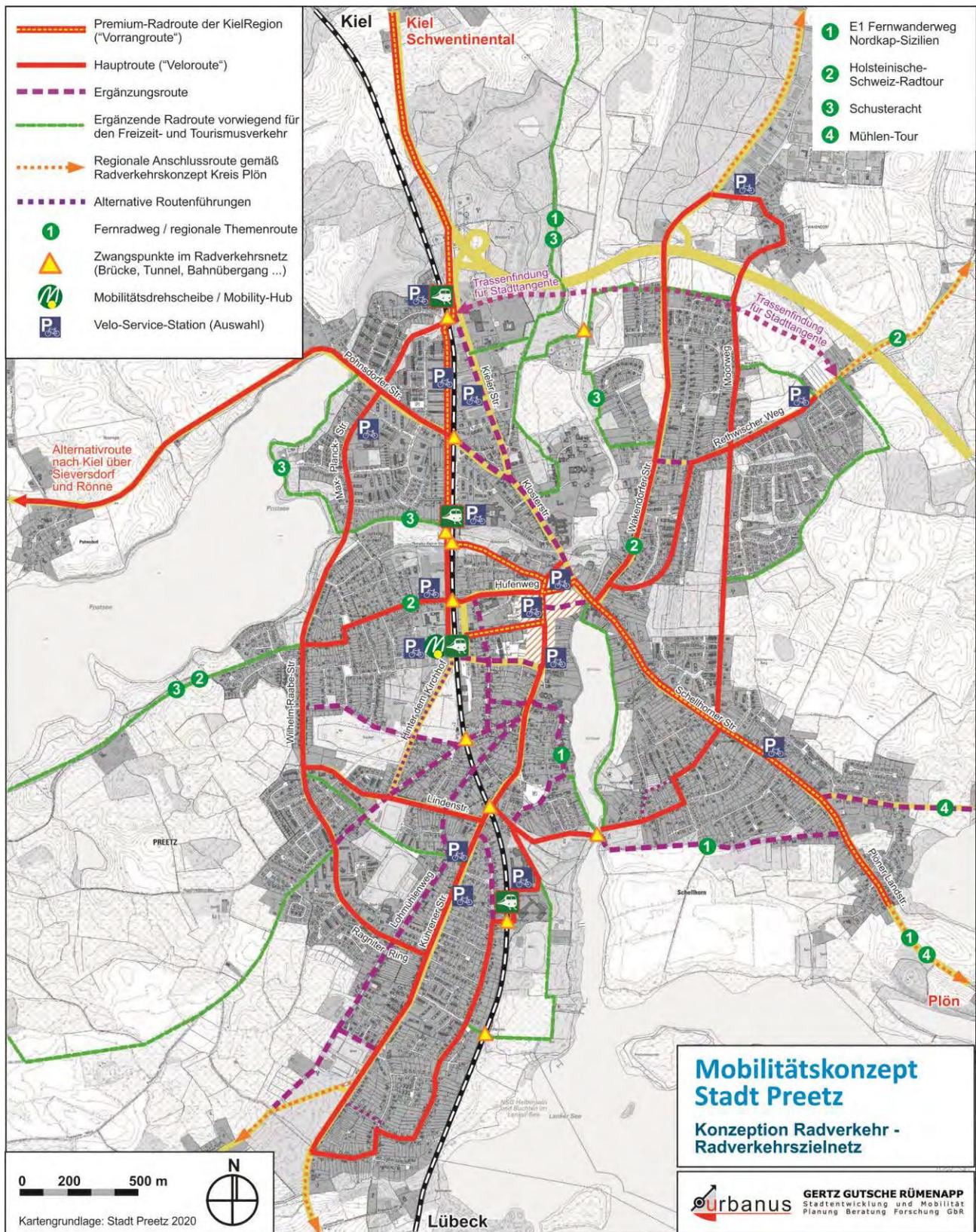


Bild 5-5: Entwurf eines Radverkehrszielnetzes (im Original Anlage 2)

### 5.3.4 Radführung

Zur Vorauswahl geeigneter Führungsformen bei zweistreifigen Stadtstraßen steht insbesondere die ERA 2010 zur Verfügung, zu Führungsformen gibt es inzwischen aber auch eine Reihe wissenschaftlicher Untersuchungen. Die Wahl der geeigneten Führungsform hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Je nach Ausprägung weiterer Entscheidungskriterien kann in begründeten Fällen von den Zuordnungen der ERA 2010 abgewichen werden. Die Übertragung der Regelwerke und verkehrsrechtlichen Vorgaben auf die Rahmenbedingungen auf die Stadt Preetz ergibt innerorts vom Grundsatz her keine zwingende Notwendigkeit straßenbegleitender Radwege. In fast allen Straßen auch des übergeordneten Straßennetzes kommen grundsätzlich das **Fahren in der Fahrbahn** ggf. ergänzt durch Markierungslösungen in Frage und sollten daher vorzugsweise weiterverfolgt werden. Für die Stadt Preetz ergeben sich folgende vier Führungsformen für den Radverkehr:

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Radführung in der Fahrbahn</b> teilweise ergänzt durch Schutzstreifen oder Piktogrammketten |    | ➤ In Hauptverkehrsstraßen mit geringer Flächenverfügbarkeit und allen Nebenstraßen   |
| <b>Fahrradstraßen</b>  |   | ➤ In Nebenstraßen mit hohem Radverkehrspotenzial und auf Premiumradrouten und übergeordneten Schulwegen  |
| <b>Eigenständige oder straßenbegleitende Radwege</b> als gemeinsamer Geh- und Radweg           |  | ➤ In Hauptverkehrsstraßen und auf Kfz-freien Verbindungen mit geringem Konfliktpotenzial Fuß – Rad und/oder eingeschränkter Flächenverfügbarkeit |
| <b>Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen</b> = Radweg – Radfahrstreifen – Protected-Bike-Lane  |  | ➤ In Hauptverkehrsstraßen mit hoher Kfz-Belegung <u>und</u> ausreichender Flächenverfügbarkeit   |

Grenzwertig sind die Straßenzüge Hufenweg-Garnkorb und Kieler Straße-Klosterstraße mit Kfz-Belegungen von 12.000 bis 16.000 Kfz/24h, für die ein Verzicht auf einen Radweg bzw. die Umsetzung einer Radführung in der Fahrbahn zwingend mit einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verbunden ist. In diesem Zusammenhang wird auf die generell große Bedeutung der Verkehrsberuhigung als substanzieller Beitrag zur Radverkehrsförderung ausdrücklich hingewiesen.

Für den Straßenzug Schellhorner Straße – Plöner Landstraße lässt die straßenräumliche Situation die Anlage einer Kombination von Radfahrstreifen und Schutzstreifen zu. Dies erfordert aber eine Umgestaltung des gesamten Straßenraumes und eine weitgehende Aufgabe des Straßenrandparkens. Eine ähnliche Gestaltung ist auch in der (südlichen) Kührener Straße möglich, aber ebenfalls mit einem hohen Umgestaltungsaufwand. Obligatorisch wäre für beide Straßen die Anordnung von 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit (vgl. Bild 5-7).



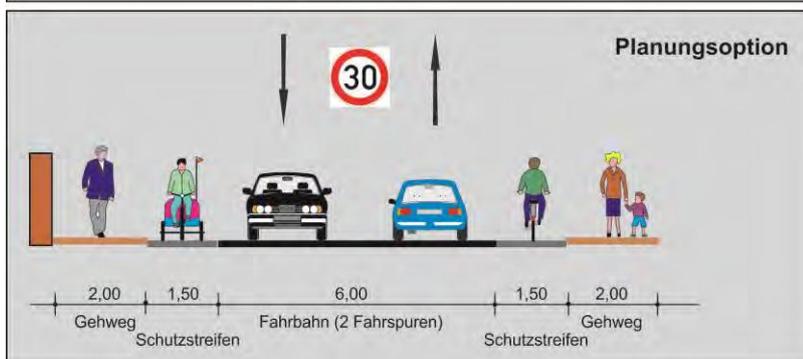
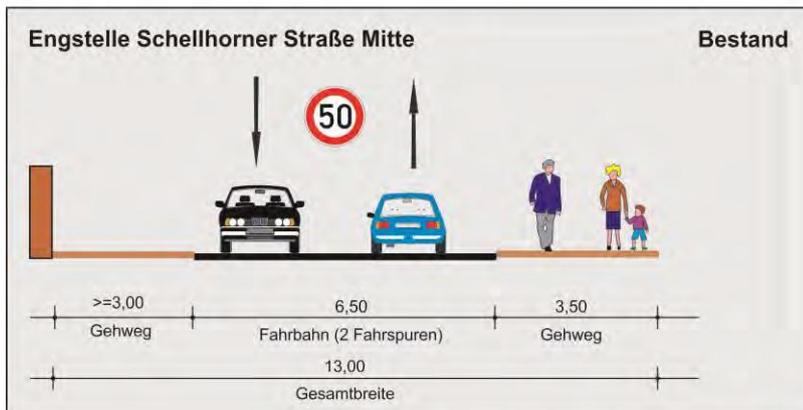
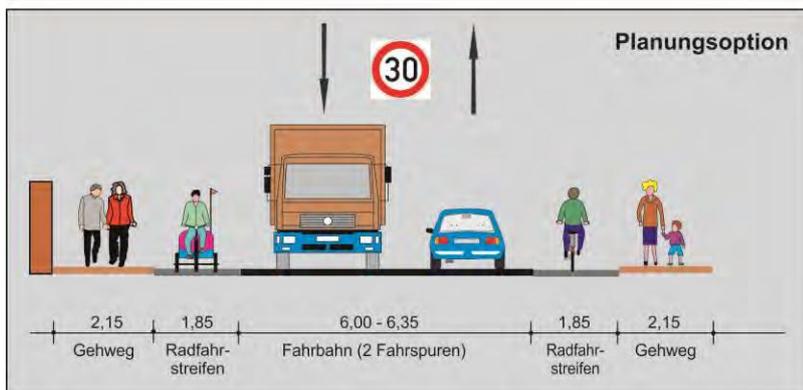
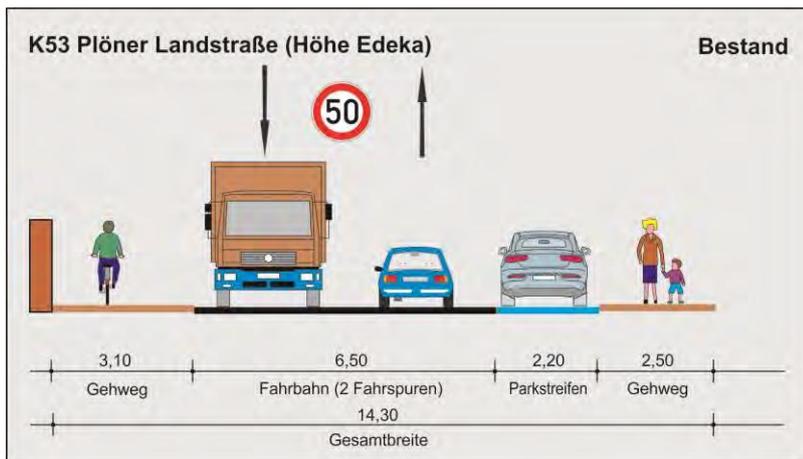


Bild 5-7: Planungsskizze für die Anlage eines Radfahrstreifens und Schutzstreifens in der K53

### 5.3.5 Premiumradroute Preetz – Schwentinental – Kiel

Mit Premiumrouten entlang zentraler regionaler Verkehrsachsen setzt die KielRegion auf eine Radoffensive, die sich im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Kiel fortsetzt. Damit sollen die Hauptpotenziale für den Radverkehr konsequent aktiviert werden. Um eine möglichst hohe Wirksamkeit zu erzielen, führen die Premiumrouten bis in die Zentren der angeschlossenen Städte und Gemeinden und zu weiteren wichtigen Verkehrszielen. Um eine möglichst große Attraktivität und Akzeptanz zu erreichen, unterliegen diese Routen besonderen **Qualitätsstandards**:

- Trennung vom Fußverkehr (gemeinsame Führung nur in begründeten Ausnahmen).
- Regelbreite des Radweges von 4,0m (reduzierter Standard mindestens 3,0m),
- Regelführung als Radweg, Radfahrstreifen oder Fahrradstraße,
- möglichst direkte Führung auch an Knotenpunkten ggf. auch vorfahrtsberechtigt,
- durchgehende Beleuchtung und Wegweisung,
- bevorzugter Winterdienst.

Im Rahmen einer Vorstudie wurde im Auftrag der KielRegion bereits der Verkehrskorridor Plön – Preetz – Kiel in Bezug auf alternative Routen- bzw. Trassenführungen untersucht (vgl. urbanus / PGV Dargel-Hildebrandt 2021). Mit einer neuerlichen Prüfung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes hat sich die damals favorisierte Trassenlage verfestigt. Diese führt von Raisdorf kommend über die Bundesstraße B76 und zweigt dann auf die Kieler Straße ab. Nördlich der bestehenden Bahnunterführung entsteht ein neuer Knotenpunkt mit einer Anbindung der neuen Bahnstation Preetz Nord auf der Westseite und der Anbindung der Rad-Stadttangente auf der Ostseite mit einer erweiterten Bahnunterführung.

Auf der Westseite der Bahntrasse erfolgt dann die Führung über Spreewaldweg und weiter über Albrechtskoppel. Der gesamt Abschnitt wird als **Fahrradstraße** ausgebaut mit Anliegerzufahrt zu den Garagenhöfen und möglichst gerader Anbindung an die Pohnsdorfer Straße. An der Pohnsdorfer Straße ist eine neue Überquerungsstelle einzurichten.

Die größte Herausforderung ist eine zusätzliche **Brückenquerung der Schwentine**, da eine Nutzung der schmalen, bereits heute konfliktträchtigen Bestandsquerung als Geh- und Radweg für die Premiumroute ausgeschlossen wird. Verkehrlich am sinnvollsten wäre ein Brückenschlag in Verlängerung des Albrechtskoppels mit direkter Weiterführung zum Bahnhof und einer Rampenanlage zum Mühlenaupark mit Weiterführung zur Straße An der Mühlenau. Über die Mühlenstraße wird die Premiumroute dann zum Markt und weiter über Bahnhofstraße wieder zum Bahnhof geführt.

Die Planung der Premiumroute entlang der Bahntrasse sollte in enger Abstimmung mit den Planungen der Regio-S-Bahn und der neuen Bahnstation Preetz Mitte / Klinikum erfolgen, um planerische und bautechnische Synergien zu prüfen.

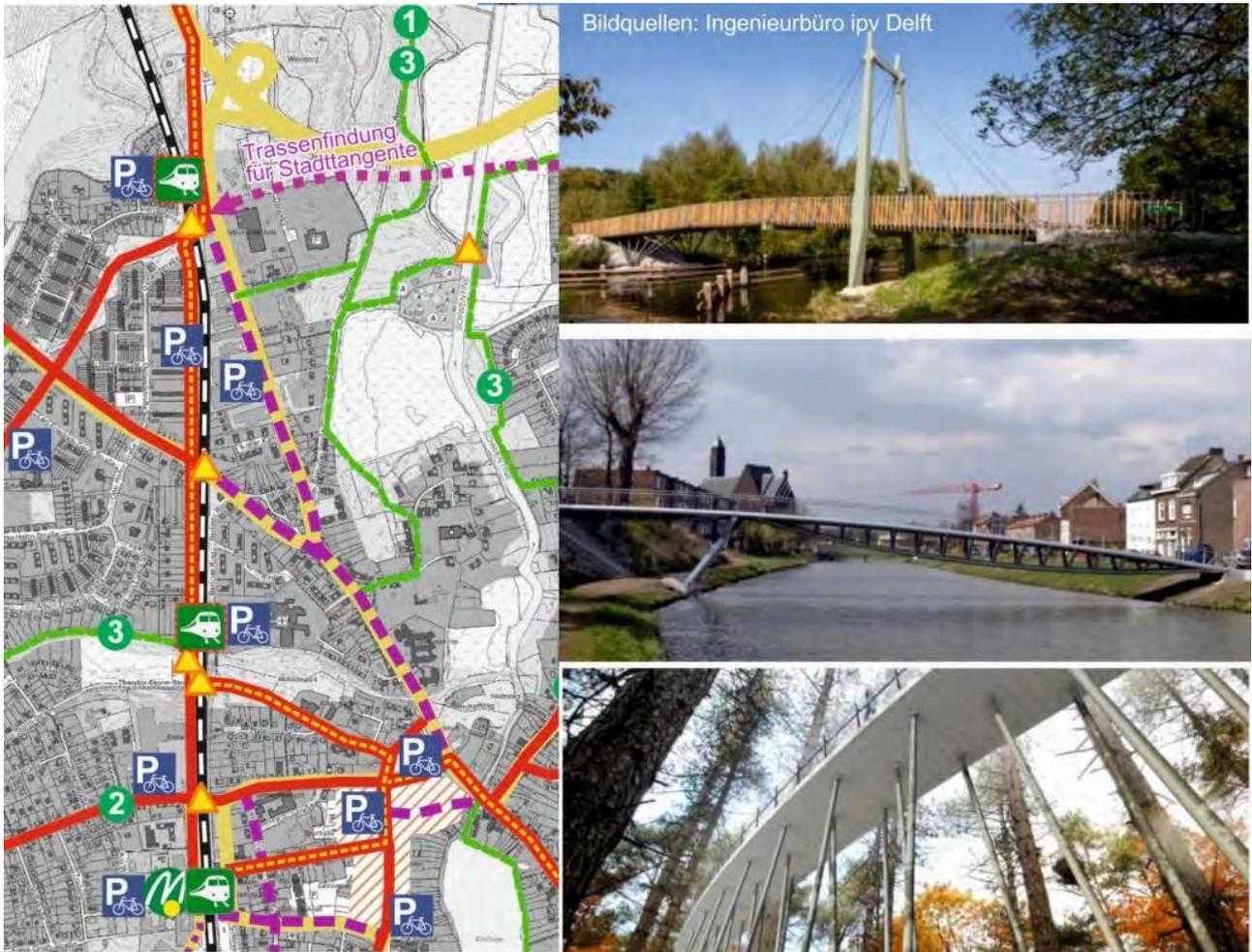


Bild 5-8: Verlauf der Premiumradroute in Preetz und Beispiele für moderne Radbrücken

### 5.3.6 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen gehören zu den attraktivsten und sichersten Führungsformen für den Radverkehr, da der Radverkehr hier gegenüber dem Kfz-Verkehr eine Vorrangrolle einnimmt und in der Regel eine zügige und komfortable Fahrweise für den Radverkehr gegeben ist. Fahrradstraßen sind in verkehrsrechtlicher Hinsicht dem Fahrradverkehr vorbehalten. Mit anderen Fahrzeugen dürfen sie nur benutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen (z.B. Anlieger frei) angezeigt wird. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Kraftfahrer/innen müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden.

In ihrer Wirkung sind Fahrradstraßen mit Tempo-30-Zonen vergleichbar. Wenig(er) Autoverkehr und langsame Geschwindigkeiten sorgen für ein angenehmes Wohnumfeld und mehr Straßenraumqualität. Fahrradstraßen tragen auch dazu bei, quartiersfremde Kfz-Verkehre zu verlagern. Mit der StVO-Novelle besteht künftig auch die Möglichkeit, Fahrradzonen analog zu den Tempo-30-Zonen auszuweisen, wobei hier prinzipiell die gleichen Bedingungen gelten wie bei Fahrradstraßen. In den vergangenen Jahren hat sich für Fahrradstraßen eine vorfahrtsberechtigten Führung anstatt der früher üblichen rechts-vor-links-Regelung etabliert, wobei eine Seitenmarkierung, eine entsprechende Gestaltung von Einmündungen und eine klare Abgrenzung von Kfz-Parkplätzen zu empfehlen sind, um Fahrkomfort und Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Bei der Auswahl spielt neben der **Funktion im Radverkehrsnetz** (bevorzugt Haupttrouten) vor allem die potenziellen Radverkehrsnachfrage eine zentrale Rolle. Die Prüfung und Planung einer Fahrradstraße sollte in enger Abstimmung mit der anordnenden Verkehrsbehörde erfolgen. Für folgende Straßenzüge ist die **Prüfung und Planung einer Fahrradstraße** vorzunehmen:

- Ihlsol (Verlängerung der bestehenden Fahrradstraße),
- Birkenweg und Lohmühlenweg als Alternativrouten zur Kührener Straße,
- Kahlbrook – Am Heidberg (als Verlängerung der Fahrradstraße Schwebstöcken),
- nördliche Moritz-Schreiber-Straße mit Übergang auf die alte Bahntrasse
- An der Mühlenau – Mühlenstraße (als Teil der Premiumradroute) und
- Gasstraße – Wilhelminenstraße ggf. Weiterführung über Kronsburg.

In einer zweiten Stufe wären auch noch weitere Fahrradstraßen denkbar

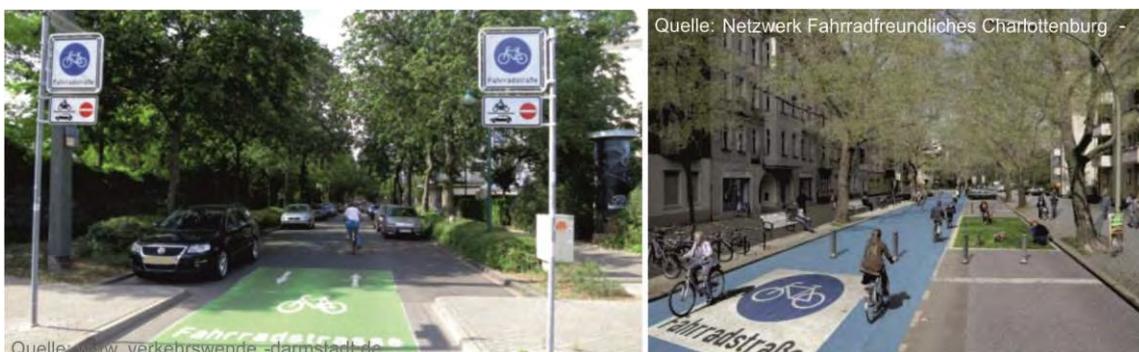


Bild 5-9: Beispiele für die Ausführung von Fahrradstraßen

### 5.3.7 Etablierung der Radführung in der Fahrbahn

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken der FGSV und des Bundes, besonders den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und in den verkehrsrechtlichen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung 2017 und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO 2017) dokumentiert.<sup>2</sup> Für den Radverkehr hat die letzte Novelle der StVO einen hohen Stellenwert (sog. Radverkehrsnovelle). Ziel der Verordnung des BMVI ist es, sichere, klimafreundliche und moderne Mobilität zu fördern, indem für den Radverkehr u.a. Grünpfeil, Fahrradzonen, Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts und weitere Maßnahmen zu seiner Stärkung verbindlich eingeführt werden.<sup>3</sup> Zur Anwendung der **Radwegebenutzungspflicht** bildete das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2010 (BVGer 2010) bekanntermaßen einen wichtigen Meilenstein bzw. Paradigmenwechsel in der Verkehrsentwicklungsplanung.

Die Führung des Radverkehrs in der Fahrbahn stellt deshalb wie für viele Kommunen und auch für Preetz eine neue Standardlösung dar, da eigenständige regelkonforme Radverkehrsanlagen (als Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg) im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen, wenn überhaupt, nur auf wenigen Abschnitten realisierbar, aber auch nicht zwingend notwendig sind. In Preetz gibt es derzeit noch diverse gemeinsame Geh- und Radwege mit Radbenutzungspflicht oder verbreitet Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr.

Inzwischen fahren zwar Radfahrende in Preetz auch in der Fahrbahn, viele nutzen aber weiterhin den Seitenraum. Dies führt jedoch zu Konfliktpotenzialen mit dem Fußverkehr und Kfz-Verkehr durch das Fahren auf der „falschen“ Seite und an Grundstücksausfahrten. Mit zunehmenden Radverkehrsaufkommen und der Nutzung von Pedelecs werden die Konflikte deutlich zunehmen. Die Nutzung des Seitenraums erfolgt vor allem aus Gewohnheit, aus Unsicherheit (ausgeprägt bei Jugendlichen und älteren Menschen) und auch aus Unkenntnis der Regelwerke bzw. des richtigen Verhaltens.

Um die Akzeptanz des Radfahrens in Preetz deutlich zu steigern, ist eine Förderung des **Radfahrens in der Fahrbahn** ein zentrales Anliegen des Mobilitätskonzeptes und letztlich auch ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Um die Verkehrssicherheit, das subjektive Sicherheitsgefühl und den Fahrkomfort zu erhöhen, werden insbesondere folgende **flankierende Maßnahmen** vorgeschlagen:

- Einwirken auf den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) und den Kreis Plön zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen auch über konkrete Konfliktstellen wie Schulen und Altenheime hinaus (z.B. auf 30 km/h innerorts). Eventuell sind hier zunächst auch Modellprojekte bzw. Teststrecken umsetzbar.

---

<sup>2</sup> Die ERA 2010 werden derzeit überarbeitet, für 2022 oder 2023 wird eine Neufassung erwartet

<sup>3</sup> Der Bundesrat hat am 14.02.2020 der Straßenverkehrsnovelle mit der Bedingung zahlreicher Änderungen zugestimmt; setzt die Bundesregierung diese um, kann sie die Verordnung verkünden und in Kraft treten lassen. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-bundesrat.html>

- Erhöhung der Aufmerksamkeit für den Kfz-Verkehr durch Anlage von **Piktogrammketten** als Bodenmarkierung auf der Fahrbahn. Das mögliche Einrichten von einseitigen Schutzstreifen in einigen Hauptverkehrsstraßen (z.B. Klosterstraße, Kieler Straße, Pohnsdorfer Straße) wird auf Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse nicht empfohlen, beidseitige Schutzstreifen sind nur auf kurzen Abschnitten regelkonform realisierbar.
- Ergänzende **Markierungslösungen** wie vorgezogenen Aufstellflächen (ARAS) und kurzen Schutzstreifen-Zuläufen sowie eingefärbten Radfurten an Knoten.
- Installieren von **Hinweisschildern** an den Ortseingängen und anderen Einfahrpunkten (Kreisverkehrsplätze) zur Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmender für das Radfahren auf der Fahrbahn.
- Bei engen Straßen oder an Engstellen Prüfung eines zusätzlichen **Überholverbotes** von einspurigen Fahrzeugen gemäß der neuen StVO (Zeichen 277.1).
- Durchführen von **Öffentlichkeitsarbeit** und Kampagnen zum Radfahren auf der Fahrbahn (Informations-Flyer, Plakate, Pressearbeit, Einbindung von Kooperationspartnern). Hierfür ist eine Zusammenarbeit mit der RAD.SH und der Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein anzustreben.



Bild 5-10: Flankierende Maßnahmen zur Etablierung der Radführung in der Fahrbahn

### 5.3.8 Radführungswechsel und Ortseingänge

In den Außerortslagen und im kreisweiten Radverkehrsnetz ist die Regelführung der gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. An den Stadteingängen erfordert dies dann einen Führungswechsel zur richtungstreuen Radführung in der Fahrbahn oder auf Radwegen. Bisher sind diese Führungswechsel zwar beschildert (StVO Zeichen 138-10), aber nicht nur flankierende Maßnahmen hervorgehoben. Künftig sollte an allen Stadteingängen mit Führungswechsel eine bauliche und markierungstechnische Unterstützung des Führungswechsels mit Querungserfordernis erfolgen. Es ist zu empfehlen, in diese Gestaltung auch eine gestalterische Hervorhebung der Stadteingänge zu integrieren, die den Übergang in das Stadtgebiet sichtbar machen und gleichzeitig auch einen verkehrsberuhigenden Effekt ausüben. Dies betrifft die Zufahrten Kieler Straße (in Verbindung mit der neuen Überquerungsstelle für die Stadttangente), Kührener Straße, Wakendorfer Straße und Pohnsdorfer Straße. Am Ortseingang Schellhorn (K53) ist bereits ein Wechsel mit Fahrbahnteiler vorhanden.

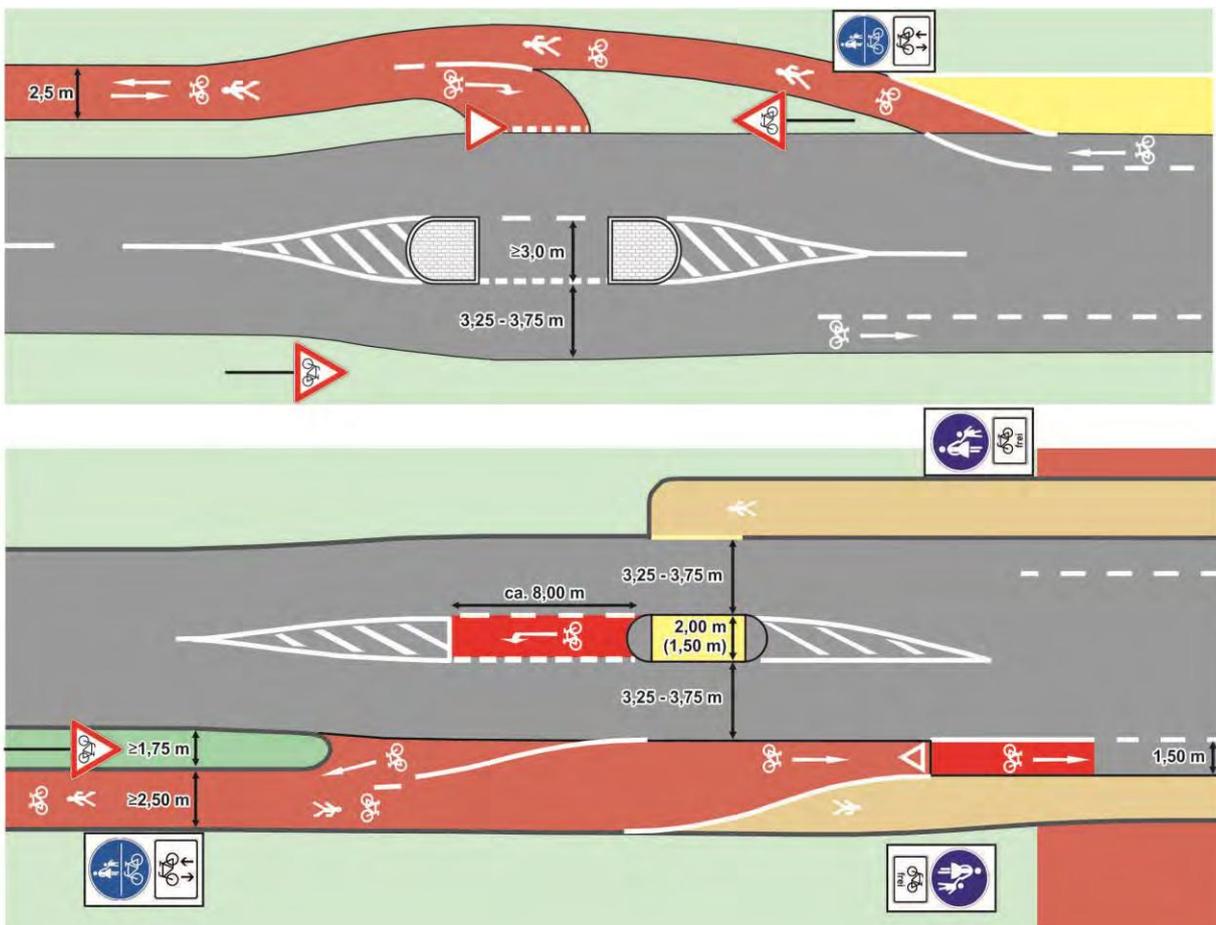


Bild 5-11: Musterlösungen für Führungswechsel an Ortseingängen

### 5.3.9 Fahrradparken

Für die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Sie sind eine unverzichtbare Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur und eigenständiger **Baustein im Ansatz „Radverkehr mit System“**. Gerade mit Blick auf immer höherwertige Fahrräder erhalten vor allem Standsicherheit und Diebstahlschutz einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichend komfortabler Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich mit über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit ist das Fahrradparken von Bedeutung, da bei schlechten Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden oft weniger hochwertige „Zweiträder“ genutzt werden, denen es dann aber vielfach an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Beim Fahrradparken in Preetz gibt es einige positive Ansätze unter anderem mit der Einrichtung von überdachten Abstellanlagen am Bahnhof und am Rathaus. Auch einige Einzelhändler haben inzwischen die früher verbreiteten Vorderradklemmen durch moderne Rahmenbügel ersetzt. Dennoch besteht insgesamt weiterer Handlungsbedarf, das Fahrradparken systematischer anzugehen und noch stärker auf Zielgruppen und konkrete Verkehrsziele auszurichten.

Mit einer „Offensive Fahrradparken“ als Quick-Win soll das Fahrradparken gemeinsam mit Kooperationspartnern wie Schulen, Einzelhandel, Unternehmen und Vereinen weiter systematisiert und aufgewertet werden. Mit neuen **Velo-Service-Stationen** werden zudem an ausgewählten Standorten besonders hochwertige Qualitäten geschaffen, die den Radverkehr im öffentlichen Raum noch präsenter machen. Die Ausstattung der für Preetz vorgeschlagenen 15 potenziellen Stationen (vgl. Bild 5-5) erfolgt bedarfsorientiert je nach konkretem Standort:

- ✓ Überdachung und Beleuchtung (Basisausstattung),
- ✓ Schließanlage / Fahrradboxen,
- ✓ Ladeeinrichtung,
- ✓ Reparatur-Kit und Luftpumpe,
- ✓ Informationsstele / -tafel,
- ✓ Gepäckschließfächer.



Bildquelle: Ziegler Außenanlagen GmbH



Bildquelle: Ziegler GmbH



Bildquelle: VELOfactor

Bild 5-12: Beispiele für modernes Fahrradparken

## 5.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

### 5.4.1 Konzeptionelle Eckpunkte

Für eine Kleinstadt mit weniger als 20.000 Einwohnende verfügt die Stadt Preetz schon über ein vergleichsweise gutes ÖPNV-Angebot. Eine besondere Standortqualität bildet die Bahnanbindung mit halbstündlichen Abfahrten in Richtung Kiel und Lübeck organisiert als integraler Taktknoten und einem zentral gelegenen Bahnhof. Mit fast 2.500 Ein- und Aussteigern am Tag weist der Bahnhof Preetz bereits die höchste Nachfrage an der Strecke Kiel – Lübeck auf (Quelle: NAH.SH 2017). Nach dem Landesweiten Nahverkehrsplan sind weitere Verbesserungen auf dieser Strecke von der NAH.SH geplant, die auch das Grundgerüst der ÖPNV-Konzeption bilden und auf Preetzer Stadtgebiet durch Komplementärmaßnahmen vervollständigt werden:

- (1) Flankierung der SPNV-Aktivitäten seitens NAH.SH / DBAG durch hochwertige **Gestaltung der „ersten/letzten Meile“** zu den Bahnstationen insbesondere im Stadtverkehr und Radverkehr (soweit sinnvoll).
- (2) Ausbau des Bahnhofs zu einer hochwertigen, barrierefreien **Mobilitätsdrehscheibe** mit ergänzenden Mobilitätsangeboten und Aufwertung von Umstiegsqualitäten.
- (3) **Aufstockung aller Stadtverkehrslinien** zu einem Halbstundentakt mit Anschluss an alle Bahnabfahrten und –ankünfte sowie Ausdehnung der Fahrpläne in den Abend- und Wochenendbereich.
- (4) **Abbau von Erschließungsdefiziten** in den Bereichen Haimkrogkoppel und Schellhorn durch neue Haltestellen und Linienführungen im Busverkehr.
- (5) Angebotsaufwertung auf der Regional-Verbindung Preetz – Schönberg.
- (6) Intensivierung der **Vernetzung ÖPNV und Radverkehr**.

### 5.4.2 Maßnahmenübersicht

Basis / Anschub / Piloten		Weiterentwicklung		Perspektive	
Ö1	Stufenweiser Ausbau des Bahnhofs zu einer Mobilitätsdrehscheibe 				
Ö2.1	Einrichtung neue Bahnstation Preetz Nord und Erweiterung des SPNV-Angebotes	Ö2.2	Einrichtung neue Bahnstation Preetz Krankenhaus	Ö2.3	Einführung Regio-S-Bahn Kiel und Einrichtung neue Bahnstation Preetz Süd
Ö3.1	Verlängerung Betriebszeit Stadtverkehr - täglich bis 23 Uhr, Fr+Sa ggf. bis 1 Uhr	Ö3.2	Anpassung Linienvläufe Stadtverkehr und Verdichtung auf 30-Min.-Takt	Ö3.3	Weitere Fahrplanverdichtung in Koordination mit Regio-S-Bahn (20- / 15-Min.-Takt)
Ö4.1	Aufwertung der Verbindung Preetz-Schönberg - Taktfahrplan+Bahnanschluss	Ö4.2	Intensivierung der Vernetzung ÖPNV-Fahrrad insbesondere im Regionalverkehr	Ö4.3	Ausbau der Fahrradmitnahmemöglichkeit im SPNV und Regionalverkehr
Ö5.1	Intensivierung ÖPNV-Marketing Preetz und Umland - Linien+Fahrpläne+Tarif 	Ö5.2	Aufnahme von Preetz in den Sondertarifbereich Kiel Umland (Zonen 4000+5120)	Ö5.3	Busbeschleunigungsprogramm (Haltestellenkaps, LSA-Beeinflussung etc.)

### 5.4.3 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV-System in der KielRegion und leistet einen maßgeblichen Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität. Im Landesweiten Nahverkehrsplan bis 2027 spielen ein klimaneutraler SPNV und weitere Nachfragesteigerungen (+20% bis 2026 im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit 2019) eine wichtige Rolle bei den Zielsetzungen.

Mit dem nächsten Bauabschnitt zwischen Preetz und Kiel Hbf. des bereits seit einigen Jahren laufenden Ausbaus der Bahnstrecke Kiel – Lübeck wird es möglich, zwischen Kiel und Preetz eine neue Regionalbahn einzuführen. Diese für Ende 2024 vorgesehene neue Regionalbahn nach Preetz wird nach und nach drei neue Haltepunkte (Schwentinental Ostseepark, Preetz Nord, Preetz Krankenhaus) erhalten. Diese werden aus dem Programm für neue Stationen finanziert. Die neue Regionalbahn ermöglicht auch eine Beschleunigung des zweiten stündlichen Zuges Kiel –Lübeck. Die Investitionen werden überwiegend vom Bund getragen (Quelle: NAH.SH 2021). Nach 2027 soll mit Einführung einer Regio-S-Bahn für die KielRegion eine weitere Streckenbeschleunigung erfolgen. Für Preetz wäre die Einrichtung eines weiteren Haltepunktes Preetz Süd zu prüfen, der aber noch nicht im LNVP enthalten und finanziert ist. Aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen ist die Planung hier besonders anspruchsvoll.

Mit der weiteren Verbesserung des SPNV entsteht für die Stadt Preetz nochmals ein starker Entwicklungsimpuls. Etwa ein Drittel des Stadtgebietes (mit der Station Preetz Süd sogar die Hälfte) wäre dann direkt vom SPNV erschlossen, große Wohngebiete und wichtige Verkehrsziele hätten dann einen direkten Bahnzugang. An der neuen Station Preetz Nord würde außerdem das Potenzial für einen neuen Verknüpfungspunkt SPNV-Stadtverkehr-Radverkehr entstehen. Die neuen Bahnstationen werden alle mit Velo-Service-Stationen ausgestattet. Der Stadt Preetz obliegt, die entstehenden Qualitäten auf der Stadtseite zu flankieren. Dazu gehören insbesondere:

- die Gestaltung der ersten/letzten Meile insbesondere im Fuß- und Radverkehr,
- die Anpassung des Stadtverkehrs mit Anschlusssicherung von/zum SPNV,
- der Ausbau der Multimodalität mit flankierenden Angeboten (Sharing etc.),
- die Schaffung optimaler Übergänge Bus/Bahn bzw. Fahrrad/Bahn sowie
- die Einrichtung digitaler Informationsangebote außerhalb der Bahnanlagen.

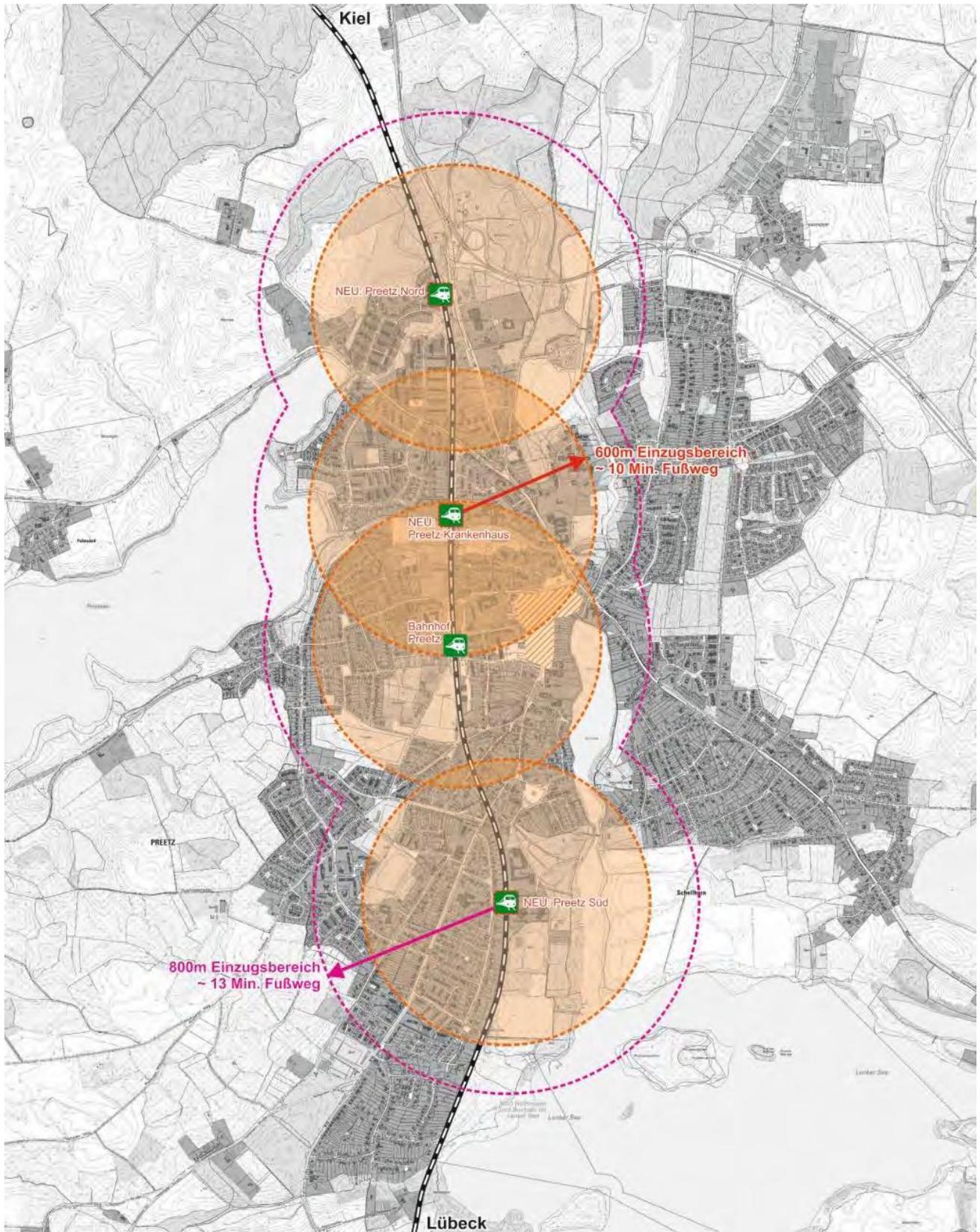


Bild 5-13: Einzugsbereich der künftigen Bahnstationen in Preetz

#### 5.4.4 Stadtverkehr Preetz

Der Stadtverkehr Preetz nimmt mit seinen drei Linien nicht nur eine wichtige Zubringerfunktion zum SPNV wahr, sondern verbindet auch innerhalb des Stadtgebietes Wohnquartiere mit wichtigen städtischen Verkehrszielen. Auch im Schülerverkehr wird der Stadtverkehr genutzt. Mit einer halbstündlichen Bedienung auf der Linie 341 und einer stündlichen Bedienung auf den Linien 342 und 343 sowie einer Anschlusskoordinierung mit dem SPNV weist der Stadtverkehr bereits eine gute Qualität auf, die jetzt mit dem Einsatz neuer barrierefreier Elektrobusse durch die Verkehrsbetriebe Kreis Plön (VKP) nochmals aufgewertet wurde.

Die verkehrlich eigentlich ungünstige Linienführung als Ringe mit Bedienung nur in einer Fahrtrichtung entspricht der flächenhaften Ausdehnung der Siedlungsstruktur, durch die eine achsiale ÖPNV-Erschließung erschwert wird. Dennoch sollte mit einer Anpassung des Stadtverkehrs mehr Transparenz und kürze Fahrzeiten in der Linienführung hergestellt werden. Aufgrund der bereits vorhandenen Qualitäten ist im Stadtverkehr keine komplette Neuordnung erforderlich, sondern nur eine Optimierung und Weiterentwicklung, mit dem weiteren SPNV-Ausbau auch in Richtung eines 20-Minuten-Fahrplankontaktes. Die vorgenommene Überplanung führt zu folgenden Ergebnissen, die in die weitere Abstimmung mit dem Kreis Plön als ÖPNV-Aufgabenträger und die VKP überführt werden:

- Bei der **Linie 341** bleiben die Linienführung und der Fahrplan mit dem 30-Minuten-Takt unverändert. Zur Optimierung der Erschließung wird eine neue Haltestelle Spatenweg in der Kührener Straße eingerichtet (Planung liegt bereits vor).
- Für die **Linie 342** wird die Ringlinienführung angepasst und transparenter gestaltet. Im Wohnquartier Glindskoppel werden zwei neue Haltestellen an der neuen Bahnstation und in Höhe des Brandenburger Platzes eingerichtet. Eventuell kann dazu die Haltestelle Ostlandstraße aufgehoben werden. Der Fahrplan wird auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet, so dass zu jeder Zugankunft und –abfahrt eine passende Fahrt im Stadtverkehr zur Verfügung steht.
- Auch die **Linie 343** bleibt vom Linienvverlauf weitgehend unverändert. Durch die Verdichtung des Fahrplans auf einen 30-Minuten-Takt mit SPNV-Anschluss (s.o.) können künftig die neuen Wohnquartiere Haimkrogkoppel und Moorkoppel über eine neue Haltestelle im Rethwischer Weg an den Stadtverkehr angebunden werden und erhalten damit eine deutlich verbesserte ÖPNV-Anbindung.
- Die **Betriebszeiten** der Stadtverkehrslinien werden auf den Abendbereich bis etwa 23 Uhr oder an Freitagen und Samstagen ggf. auch länger sowie das komplette Wochenende erweitert. Für die verkehrlichen Randzeiten ist eine bedarfsgesteuerte Bedienung zu prüfen (On-Demand / ALFA).

Für die Linien 342 und 343 besteht auch die Option einer Linienverknüpfung, so dass damit zusätzliche Direktfahrten beispielsweise zwischen Schwebstöcken und Hermann-Ehlers-Schule angeboten werden können. Dazu ist aber ein größerer Umstellungsaufwand einschließlich dem Umbau von Haltestellen erforderlich.

#### 5.4.5 Regionalverkehr mit ALFA

Aufgrund der Verflechtungen insbesondere im Ausbildungs-, Berufs-, und Einkaufsverkehr ist auch eine ÖPNV-Anbindung der Umlandgemeinden an die Stadt Preetz von Bedeutung. Die unterschiedliche Siedlungsdichte erfordert aber eine differenzierte Angebotsstrategie. In den letzten Jahren hat der regionale ÖPNV mit einer Verdichtung und Vertaktung von Fahrplänen sowie einer Erweiterung der bedarfsorientierten Bedienung durch Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) auf fast das gesamte Stadt-Umland-Gebiet von Preetz eine deutliche Qualitätsverbesserung erfahren. Ähnlich wie beim Stadtverkehr bedarf es auch im Regionalverkehr mehr einer Optimierung und kleinerer Angebotsverbesserungen, aber keiner kompletten Neuordnung.

Für drei Hauptachsen mit übergeordneter verkehrlicher Funktion und höherem Nachfragepotenzial kommen wie für den Stadtverkehr vertaktete Fahrpläne mit Anschlusskoordination zum SPNV zum Einsatz:

- Die **Linie 303** übernimmt in Preetz vor allem die Erschließung der Kieler Straße und die Anbindung der dortigen Verkehrsziele (u.a. Nahversorgungszentrum und Außenstelle des Berufsbildungszentrums). Der SPNV-Anschluss ist allerdings auf den Bahnhof Raisdorf ausgerichtet. Im Zuge des SPNV-Ausbaus ist zu prüfen, ob ggf. in betrieblicher Koordination mit einer anderen Regionalverkehrslinie (z.B. Linie 330) eine Einbindung in den Taktknoten Bahnhof Preetz und eine Fahrplanverdichtung auf Preetzer Stadtgebiet auf 30-Minuten möglich ist.
- Ebenfalls etabliert mit einem Stundentakt bis Sophienhof und einem Zweistundentakt bis Plön ist die **Linie 330** Preetz – Schellhorn – Plön. Im Zusammenhang mit einer möglichen Angebotserweiterung auf der Linie 303 (s.o.) oder mit einer Verlegung der Kurzfahrten von/nach Sophienhof könnte die Erschließung für Schellhorn mit 2 bis 3 neuen Haltestellen optimiert werden. Es besteht hier aber nur nachgeordneter Handlungsbedarf.
- Die weitgehendsten Anpassungen werden für die Achse Preetz – Rastorf – Schönberg bzw. die **Linie 220** verfolgt, die bisher im Wesentlichen von auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linien bedient wird. Mit der durchgehenden SPNV-Betriebsaufnahme Kiel – Schönberg – Schönberger Strand könnte hier eine neue strategische Verbindung entstehen, die auch eine hohe touristische Bedeutung hätte. Mit einem koordinierten SPNV-Anschluss in Preetz könnte der Fahrzeit zwischen Schönberg und Lübeck um mehr als 30 Minuten verkürzt werden. Perspektivisch wird auf dieser Verbindung ein durchgehender Stundentakt (Sa und So Zweistundentakt) ggf. mit zeitweiser Verdichtung im Schülerverkehr angestrebt.





#### 5.4.6 Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Preetz

Der Bahnhof Preetz wird durch die ÖPNV-Aufwertung noch weiter an Bedeutung gewinnen und seine Funktion als bedeutender ÖPNV-Knoten in der KielRegion ausbauen. Mit den bestehenden räumlichen Rahmenbedingungen kann hier in Zusammenarbeit mit der NAH.SH und dem Kreis Plön eine integrierte Mobilitätsdrehscheibe gestaltet werden. Im Vordergrund stehen dabei folgende Aufwertungen und Ergänzungen:

- Umbau der zentralen **Busanlage (ZOB)** mit direkter Anbindung an den ostseitigen Bahnsteig („crossing platform“), einem zusätzlichen Mittelbussteig und einer durchgehenden Überdachung.
- Erweiterung, barrierefreier Ausbau und gestalterische Aufwertung der Bahn-/ **Gleisunterquerung** mit optionaler Verlängerung zur Bahnhofstraße. Perspektivisch Prüfung eines zweiten nördlichen Bahnsteigzuganges.
- Bau von zwei kleinen **Radstationen** auf der Ost- und Westseite mit Ladestationen und Standorten der Spottenflotte. Für diese Planung ist die Inanspruchnahme des Privatgrundes nördlich des Bahnhofsgebäudes zu prüfen.
- Einrichtung von ZOB-integrierten **Taxen- und CarSharing-Stellplätzen** auf der Ostseite sowie Kiss&Ride-Vorfahrten auf beiden Bahnhofsseiten.

Das **Park&Ride-Angebot** sollte zurückhaltend dimensioniert werden, um keine Neuverkehre zum Bahnhof zu erzeugen. Vielmehr wird auf eine verbesserte Bahnhofsanbindung im Radverkehr und im Stadt- und Regionalverkehr gesetzt. Eine moderate Erweiterung der Kfz-Parkplätze mit Bau einer Parkpalette sollte daher nur bei Nachweis eines konkreten Bedarfs bzw. beim Entstehen von Kapazitätsengpässen vorgenommen werden.

#### 5.4.7 Busbeschleunigung

Mit das wichtigste Qualitätskriterien für die ÖPNV-Nutzenden ist die Verlässlichkeit des Fahrplans und der SPNV-Anschlüsse. Mit einem Bus-Beschleunigungsprogramm für das Preetzer Stadtgebiet können die Pünktlichkeit optimiert und ggf. auch die Fahrzeiten noch verkürzt werden. Wesentliche Komponenten der ÖPNV-Beschleunigung mit Prüfbedarf für Preetz sind

- der Bau eigener **Fahrwege** (Busspuren) an neuralgischen Streckenabschnitten und Knotenzuläufen,
- die **Beeinflussung von Lichtsignalanlagen** durch Linienbusse oder die Bevorrechtigung bei der Knotenquerung,
- die Verkürzung der Haltestellenaufenthalte durch **Verzicht auf Busbuchten**.

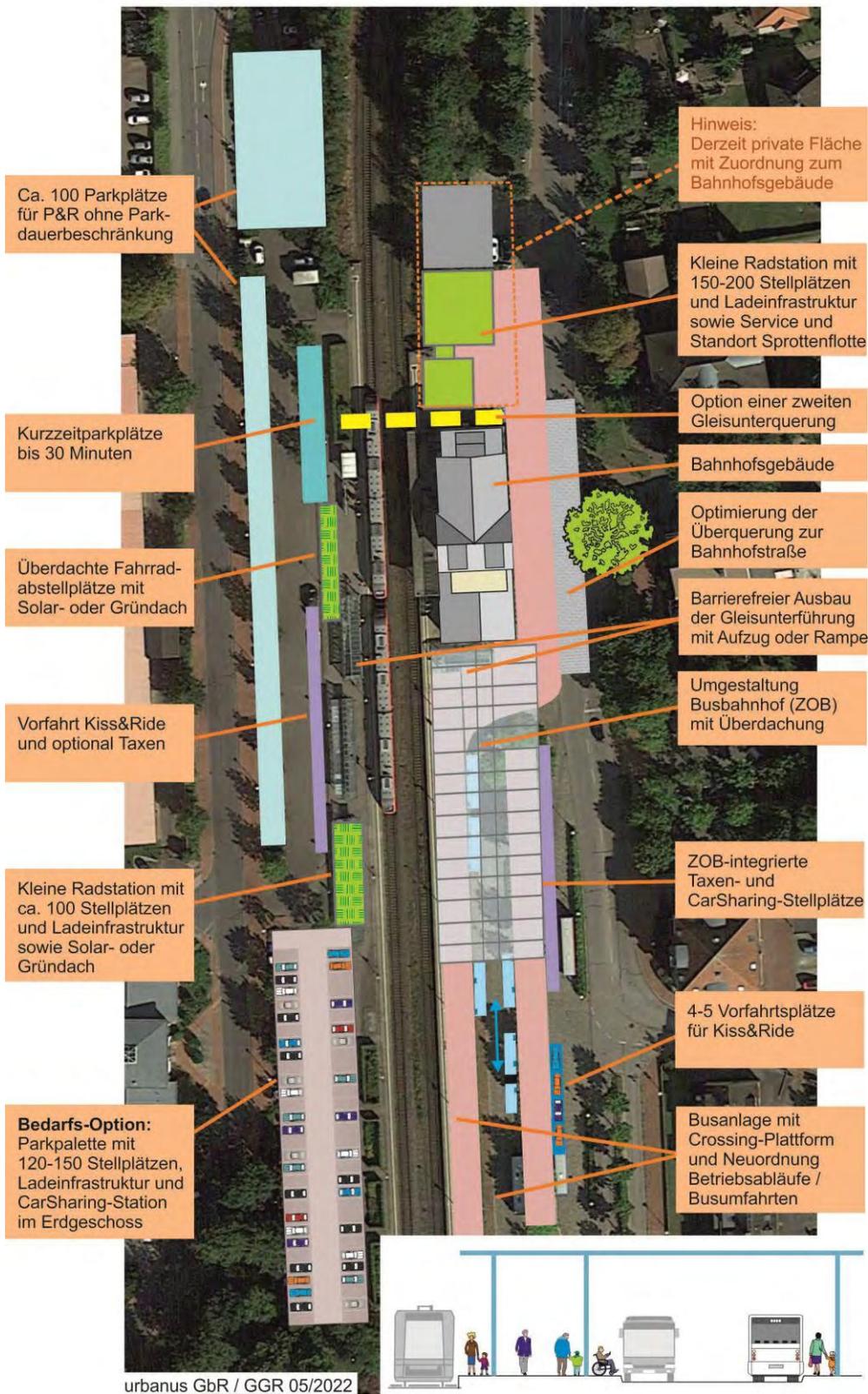


Bild 5-17: Planungsskizze für die funktionale Gestaltung einer Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Preetz

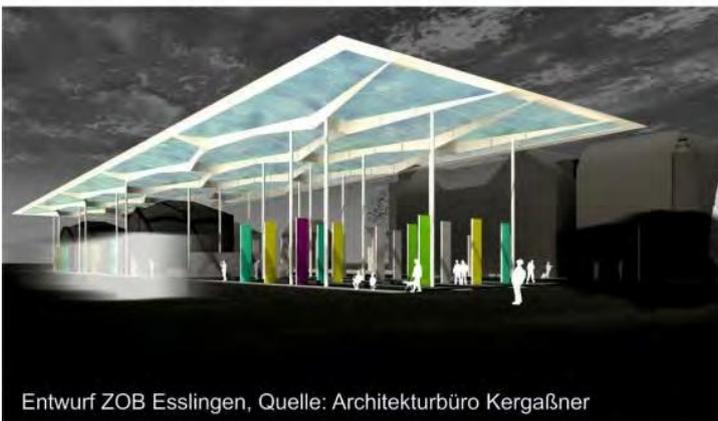


Bild 5-18: Gestaltungsskizze für den ZOB mit Bahnsteigzugang und Beispiel für kleine Radstationen

## 5.5 Straßenverkehr und ruhender Kfz-Verkehr

### 5.5.1 Konzeptionelle Eckpunkte

Der Straßenverkehr und das zugehörige Straßennetz beeinflussen die verkehrliche Erreichbarkeit der Stadt und sind wichtige Standortkriterien für Preetz als Versorgungs- und Wirtschaftsstandort sowie als Zielort für Liefer- und Wirtschaftsverkehre. Auch wenn der Kfz-Verkehr mit steigender Zulassung von Fahrzeugen mit klimaneutralen Antrieben künftig ebenfalls einen Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität leisten wird, sind dennoch Maßnahmen zu seiner Reduzierung und einer Verlagerung auf andere Verkehrsmittel erforderlich, um die notwendigen Gestaltungsspielräume für eine Förderung der Nahmobilität und des ÖPNV zu gewinnen, aber auch um die Verkehrsqualität für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr zu erhöhen. Dies führt zu folgenden Eckpunkten der Konzeption:

- (1) **Verzicht** auf einen weiteren Ausbau des Straßennetzes und von Straßenräumen zugunsten des Kfz-Verkehrs,
- (2) Prüfung und **Anpassung von Lichtsignalschaltungen** zur Verbesserung der Kfz-Verkehrsqualität,
- (3) Prüfung und **Einrichtung von Kreisverkehren** zur Harmonisierung des Verkehrsflusses und Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr,
- (4) **Reduzierung von Parkplätzen** in sensiblen / konflikträchtigen Straßen und im Bereich Garnkorb / Mühlenstraße,
- (5) Perspektivische Prüfung einer Erhebung von **Parkgebühren** und Ausweisung von Parkzonen für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr an sensiblen Standorten,
- (6) **Optionalen Ausbau der Parkraumkapazität** am Bahnhof für ÖPNV-Nutzende und Langzeitparkende nach Bedarf bzw. Erfordernis.

### 5.5.2 Maßnahmenübersicht

Basis / Anschub / Piloten		Weiterentwicklung		Perspektive	
S1	Ausbau-/Umbauprogramm für die grundhafte Sanierung von Straßen einschließlich teilweiser Austausch von Kopfsteinpflaster				
S2.1	Überprüfung und Optimierung von LSA-Schaltungen an Knotenpunkten	S2.2	Prüfung und Bau von Kreisverkehren	S2.3	Prüfung eines Anschlusses Rethwischer Weg an die B76 inkl. mögl. Verkehrsverlagerungen
S3.1	Neuordnung Parken Stadtzentrum mit Reduzierung Straßenraumparken + Garnkorb	S3.2	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung mit drei Zeit-Parkzonen und optionalen Parkgebühren	S3.3	Option: Bau einer Parkpalette am Bahnhof mit Parkplätzen für Langzeitparker

### 5.5.3 Knotengestaltung als Kreisverkehr

Die Knotenpunkte im Preetzer Straßennetz bilden wichtige verkehrliche Bezugspunkte und tragen wesentlich sowohl zur Kfz-Verkehrsqualität als auch zur Qualität des Fuß- und Radverkehrs bei. Für beide Aspekte bieten Kreisverkehre grundsätzlich einen Lösungsansatz. Innerörtliche Kreisverkehre passen gut zum Preetzer Mobilitätskonzept und weisen einige grundsätzliche Vorteile auf, die sich auch positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken:

- ✓ Geschwindigkeitsreduzierung im Zulauf (Verkehrsberuhigung),
- ✓ übersichtlicher und flüssiger Verkehrsablauf und dadurch weniger Lärm- und Schadstoffausstoß (Verkehrsharmonisierung),
- ✓ weniger verkehrliche Konfliktpunkte,
- ✓ mehr Komfort und Sicherheit für Linksabbieger,
- ✓ verbesserte Überquerungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr,
- ✓ geringere Wartezeiten besonders in verkehrsschwachen Zeiten sowie
- ✓ geringere Betriebs- und Unterhaltungskosten im Vergleich zu einer LSA.

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurden die Knotenpunkte in Preetz einer vereinfachten Vorprüfung unterzogen. Daraus wurden folgende Knotenpunkte identifiziert, für eine vertiefenden planerische und verkehrstechnische Untersuchung vorgeschlagen wird:

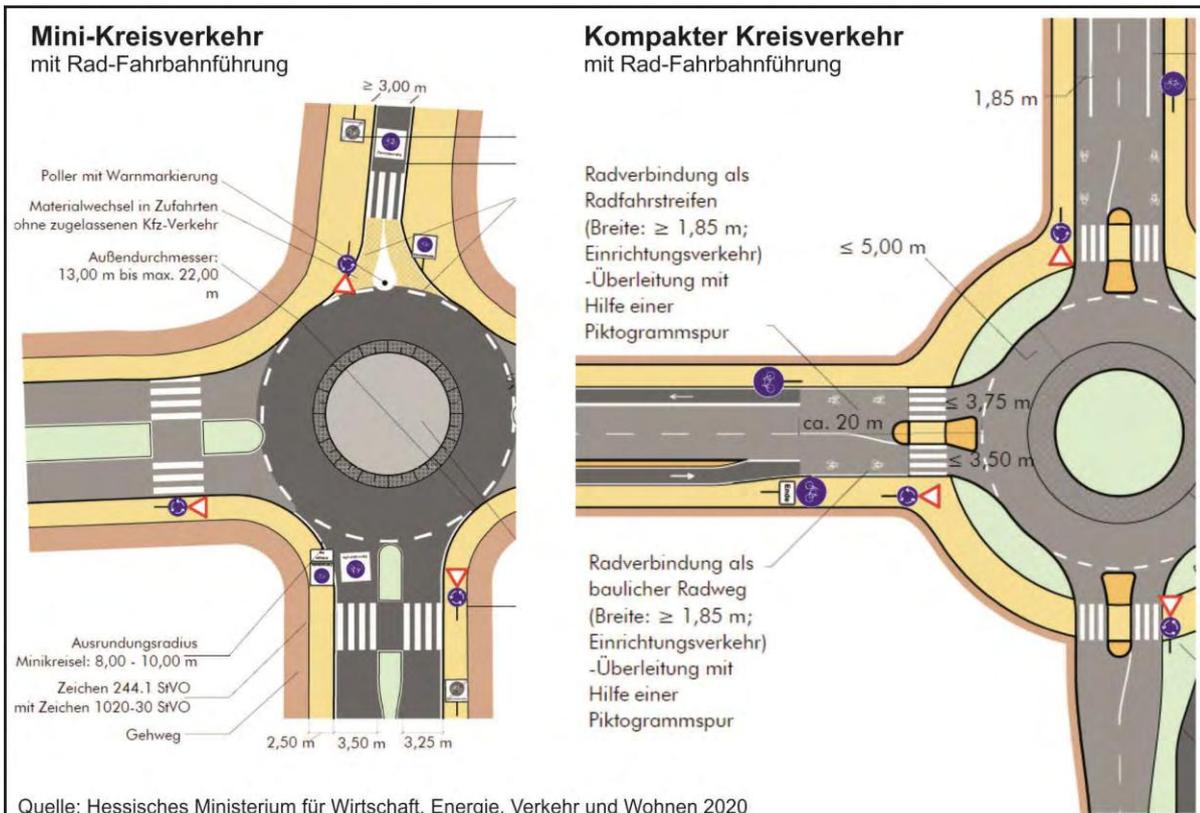
Stufe 1:

- Wakendorfer Straße / Rethwischer Weg,
- Pohnsdorfer Straße / Max-Planck-Straße (auch Radführungswechsel und Stadteingang),
- Max-Planck-Straße / Albert-Einstein-Straße (Minikreisverkehr),
- Ragniter Ring / Lindestraße (Minikreisverkehr),

Stufe 2:

- Kieler Straße / Pohnsdorfer Straße,
- Hufenweg / Schulstraße (Parkplatzzufahrt),
- Kührener Straße / Ragniter Ring (Minikreisverkehr),
- Schwentinstraße / Mühlenstraße,
- Mühlenstraße / An der Mühlenau (Minikreisverkehr),
- Otto-Hahn-Straße / Albert-Einstein-Straße (Minikreisverkehr).





Planungsskizze für einen kleinen Kreisverkehr am Knoten Rethwischer Weg / Wakendorfer Str.



Bild 5-20: Musterlösungen für innerörtliche Kreisverkehre und beispielhafte Planungsskizze für Preetz

### 5.5.4 Ruhender Verkehr

Neue Qualitäten öffentlicher Räume und für die Nahmobilität können nur durch die Reduzierung und Umverteilung von Flächen des Kfz-Verkehrs entstehen. Die durchgeführten Parkraumerhebungen im Stadtzentrum und an den Fachmarktzentren Hufenweg und Kieler Straßen haben ergeben, dass Preetz ausreichend mit Parkraum versorgt ist und Kapazitätsengpässe allenfalls kurzzeitig bestehen. Zusätzliche Parkplätze sind nicht erforderlich und planerisch nachweisbar. Daher wird für das Stadtzentrum eine moderate Reduzierung und **Umschichtung von Parkplätzen** verfolgt und eine Erhebung von **Parkgebühren als Option** aufgenommen:

- ✓ Reduzierung des Parkens im öffentlichen Straßenraum zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität
- ✓ Neuordnung des Parkens im Bereich Garnkorb / Mühlenstraße
- ✓ Unbewirtschaftete Parkplätze am Zentrumsrand und am Bahnhof,
- ✓ Geringe Anzahl Kurzzeitparkplätze in prädestinierter Lage.

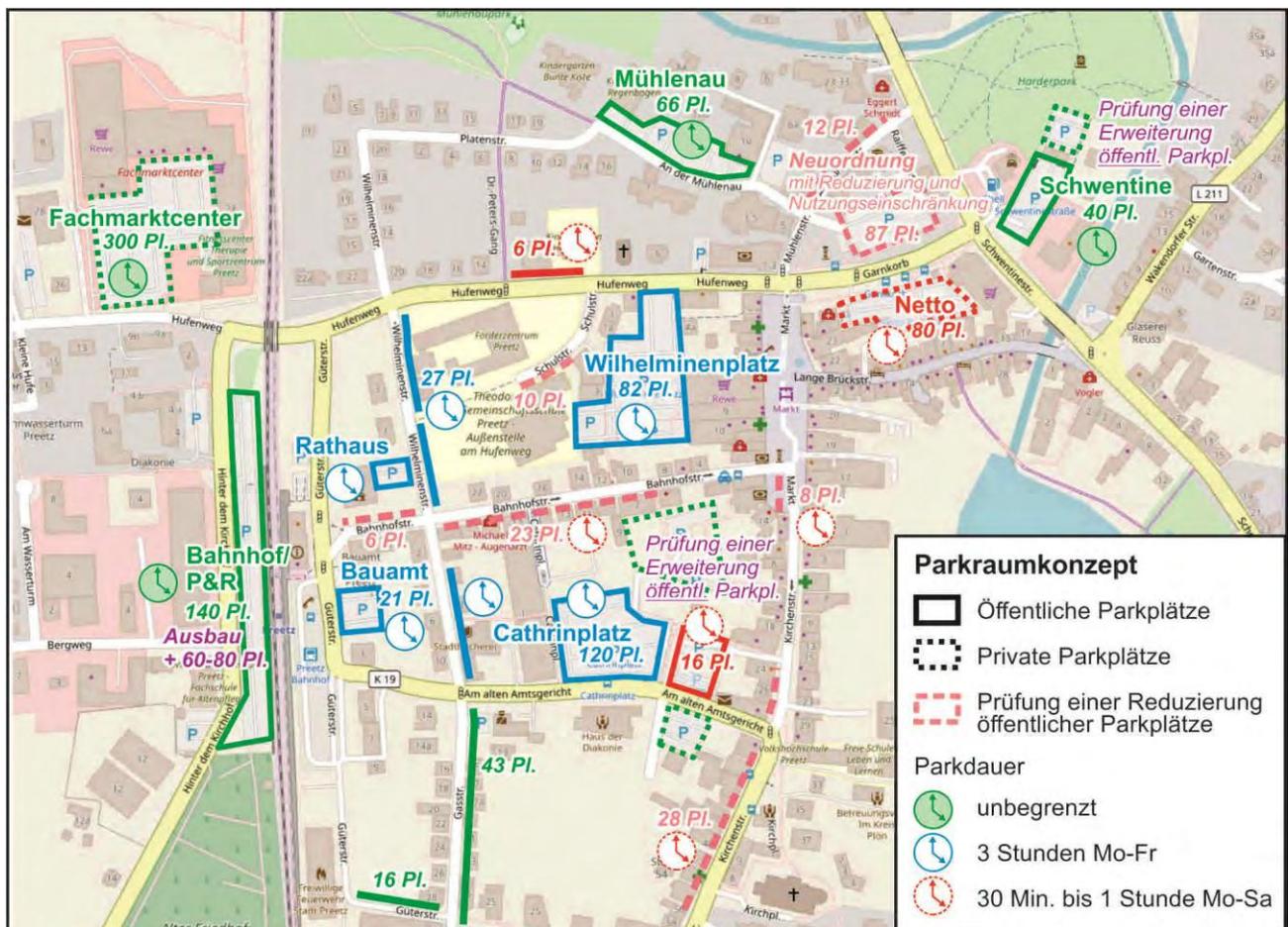


Bild 5-21: Parkraumkonzept für das Stadtzentrum

## 5.6 Aufwertung öffentlicher Räume und Verkehrsberuhigung

### 5.6.1 Konzeptionelle Eckpunkte

Neben dem Klimaschutz und der Verbesserung der Lebensqualität für Preetz ist die Aufwertung öffentlicher Räume eine wesentliche Zielsetzung und Auswirkung des Mobilitätskonzeptes. Mit einer Umgestaltung von Straßenräumen und einer ausgeweiteten Verkehrsberuhigung werden außerdem die Verkehrssicherheit und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert. Auch die Landeshauptstadt Kiel setzt wie viele andere Kommunen in der KielRegion und in ganz Deutschland auf eine Stärkung der Verkehrsberuhigung und plant einen Beitritt zum Bündnis „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ des Deutschen Städtetages aus mittlerweile über 80 Städten und Gemeinden. Für das Mobilitätskonzept Preetz werden folgende Eckpunkte verfolgt:

- (1) Umsetzung von Schlüsselprojekten zur **Umgestaltung von Straßen- und Stadträumen** im Kernbereich (Stadtzentrum) zugunsten der Nahmobilität und der Aufenthaltsqualität,
- (2) Preetz als **Modellstadt** in Schleswig-Holstein für flächendeckendes Tempo-30 km/h,
- (3) Umgestaltung von **Knotenpunkten** zur Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr,
- (4) Reaktivierung / Aufwertung öffentlicher Räume und **Quartiersplätze**,
- (5) Flankierung der **Verkehrsberuhigung** durch bauliche und organisatorische Maßnahmen.

### 5.6.2 Maßnahmenübersicht

Basis / Anschub / Piloten		Weiterentwicklung		Perspektive	
V1.1	Neugestaltung des Straßenzuges Kirchenstr. und nördliche Kührener Str. 	V1.2	Neugestaltung des Bereiches Garnkorb / Hufenweg 	V1.3	Einrichten einer Rad-ÖPNV-Spur über den Markplatz mit städtebaulicher Integration
V1.4	Öffnung der Lange Brückstraße für den Radverkehr mit Gestaltungsanpassung 				
V2.1	Prüfung und Anpassung der Kfz-Führung zur Unterbindung von Durchgangsverkehren in Wohnquartieren	V2.2	Anpassung / Umbau Knoten Schellhorner Str./ Wakendorfer Str.	V2.3	Aufwertung / Rückgewinnung städtischer Plätze mit neuer Nutzungsqualität
V3.1	Installation weiterer Geschwindigkeitsanzeiger 	V3.2	Ausweitung Tempo-30 und Tempo-20 im übergeordneten Straßennetz	V3.3	Preetz als Modellstadt für flächendeckende Höchstgeschwindigkeit <= 30 km/h 

### 5.6.3 Umgestaltung Kührener Straße Nord

Die nördliche Kührener Straße liegt als Kreisstraße K19 in der Straßenbaulast des Kreises Plön und ist in den kommenden Jahren für eine grundlegende Sanierung vorgesehen. Die Planung und Begleitung der Durchführung erfolgt durch das LBV.SH. Gleichzeitig liegt dieser Straßenabschnitt im definierten **Kernbereich der räumlichen Handlungsstrategie** (vgl. Kapitel 4) und hat daher eine besondere Relevanz für das Mobilitätskonzept und dient auch als Vorlauf und Vorbild für noch folgende Straßenumgestaltungen.

Der Straßenzug Kührener Straße – Kirchenstraße weist heute ausgeprägte Konfliktpotenziale zwischen den Verkehrsmitteln auf und war ein **Schwerpunkt bei den Problemnennungen** und Diskussionen im öffentlichen Beteiligungsverfahren. Neben (zu) schmalen Gehwegen und einem insgesamt schlechten Zustand der Beläge ist das Radfahren hier besonders unangenehm, so dass verstärkt noch im Seitenraum gefahren wird. Der Straßenzug gehört zu den wichtigsten Schulwegen in Preetz und wird von deutlich mehr als 1.000 Radfahrenden am Tag genutzt (Quelle: urbanus GbR 2021, Verkehrserhebung Kirchenstraße).

Die Überplanung verfolgt vor allem verbesserte Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr, eine bessere Strukturierung des Straßenraumes und eine stärkere Beruhigung des Kfz-Verkehrs entsprechend der Prioritäten des definierten Kernbereiches (s.o.). **Kernpunkte der Planung** sind:

- Ein durchgehende Fahrbahnbreite zur Schaffung einer einheitlichen Straßenraumstruktur mit reduziertem Querschnitt von 6,00 bis 6,35 Meter und mit Piktogrammketten für die Radführung in der Fahrbahn,
- durchgehende Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (nördlich Lindenstraße),
- Nutzung der gewonnenen Fahrbahnfläche und einer Reduzierung des Straßenrandparkens auf kurze Park-Slots zur Verbreiterung der Gehwege,
- Ausbildung aller Bushaltestellen als Kap oder Haltestelle am Fahrbahnrand (barrierefrei),
- Rückgewinnung / Aktivierung städtebaulicher Qualitäten von Quartiersplätzen (hier Schützenplatz und Feldmannsplatz),
- Verlängerung der Fahrradstraße Ihlsol bis zur Schuleinfahrt in Verbindung mit einer verkehrlichen Neuordnung auf dem Schulgelände (außerhalb Planung K19).



Bild 5-22: Ausschnitt zur Planungsskizze Kührener Straße Nord (im Original Anlage 6)

### 5.6.4 Umgestaltung Bereich Garnkorb / Mühlenstraße

Der Bereich Garnkorb / Mühlenstraße ist derzeit als Stadtraum kaum wahrnehmbar, da er komplett von Verkehrsflächen und vom Kfz-Verkehr dominiert wird. Aus einer Gemengelage aus Überlagerung der Verkehrsmittel, Parkplätzen, Zufahrt zur Kindertagesstätte, Bushaltestellen und Stadtmöblierung sowie zusätzlich dem dort verorteten Nahversorger entsteht ein großes Konfliktpotenziale insbesondere im Hinblick auf die erwartete Zunahme der Radverkehrs. Besonders konfliktrichtig und wenig transparent sind die Führungen für den Fuß- und Radverkehr. Die Mühlenstraße wird zudem als Abkürzung bzw. zur Umfahrung des Knotens Garnkorb / Schwentinestraße genutzt und belastet die Mühlenstraße zusätzlich. Mit der geplanten Führung der Radpremiumroute über An der Mühlenau – Garnkorb entstehen zusätzliche Anforderungen an diesen Bereich, die nicht im Bestands zu erfüllen sind.

Vor diesem Hintergrund wird eine Neuordnung der Verkehrsführung und der Parkierungsmöglichkeiten angestrebt. Die Mühlenstraße und An der Mühlenau werden als Fahrradstraßen eingerichtet mit Freigabe für den Anliegerverkehr. Für eine komfortable Radverkehrsführung ist am Knoten Klosterstraße / Mühlenstraße eine gesicherte Überquerungsstelle einzurichten und der Anschluss Mühlenstraße umzugestalten. Als Knotenvarianten kommen eine LSA mit Koordination zum benachbarten Knoten Garnkorb / Schwentinestraße oder ein kleiner Kreisverkehr in Frage. Um den Durchgangsverkehr in den Mühlenstraße zu unterbinden wird in Höhe An der Mühlenau eine Diagonalsperre installiert mit Durchfahrtmöglichkeit für den Radverkehr und Linienbusse (Schranke oder versenkbare Poller). Der übrigen Kfz-Verkehr wird dann über die verkehrsberuhigte Raiffeisenstraße zurückgeführt. Das Straßenrandparken in der Mühlenstraße wird aufgegeben und auf dem heutigen Parkplatz am Garnkorb Ersatzparkplätze geschaffen. Der Parkplatz wird in der Fläche reduziert und nur noch für ausgewählte Nutzungen zugelassen (z.B. E-Pkw, CarSharing) sowie städtebaulich aufgewertet.

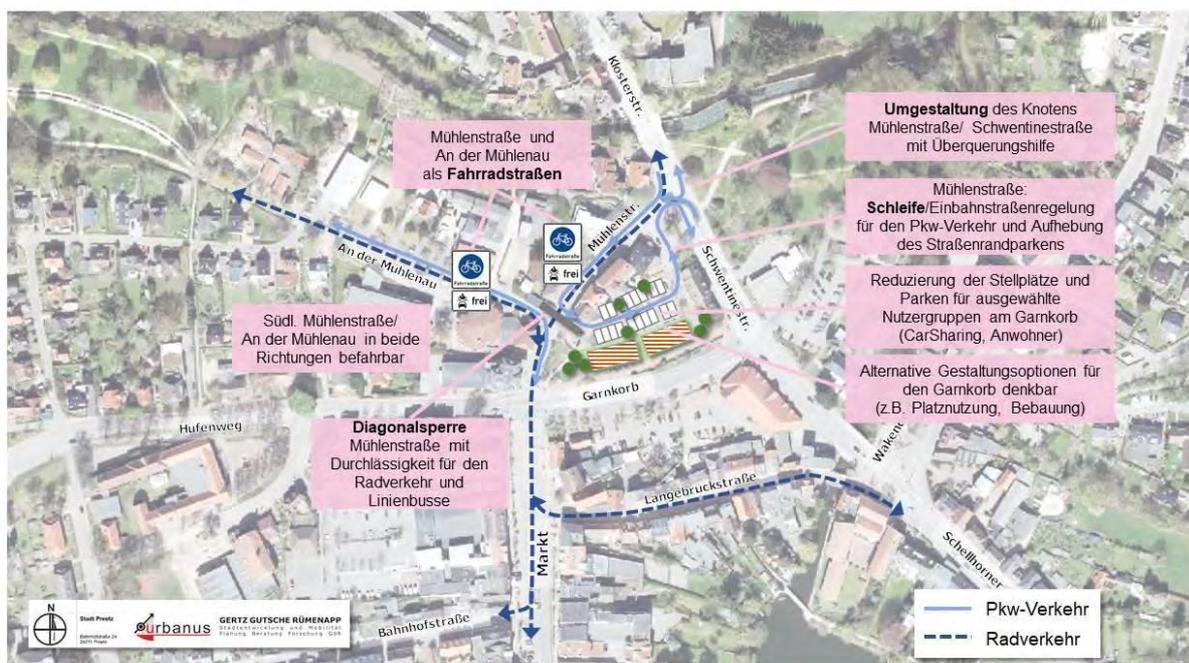


Bild 5-23. Konzeptskizze zur Umgestaltung des Bereichs Garnkorb / Mühlenstraße

### 5.6.5 Umgestaltung Kirchenstraße – Markt

Der Bereich Kirchenstraße / Markt ist in der Kombination Verkehr und Städtebau der sensibelste Bereich im Preetzer Stadtgebiet zudem noch in einem historischen Ambiente. Durch die Ausweisung als Fußgängerzone entsteht hier eine Barrierewirkung für den Radverkehr, der auf die konflikträchtigen Straßen Garnkorb, Hufenweg, Schwentinestraße ausweichen muss. Der Markt hat eine große Flächenausdehnung, die sich mit der Ausweisung der Fußgängerzone noch in die Lange Brückstraße erweitert. Noch in den 60er Jahren war der Markt im Charakter einer Geschäftsstraße für den Kfz-Verkehr geöffnet.

In Betrachtung der Gesamtsituation ist der Markt mit seinem Umfeld ein prädestinierter Bereich für eine verkehrlich-städtebauliche Überplanung mit Einbindung in das Förderprogramm der Städtebauförderung. Aus verkehrlicher Sicht ist in jedem Fall eine Öffnung für den Radverkehr anzustreben. Auch eine Überführung für den Stadtverkehr mit einer neuen Haltestelle Markt wäre aus Gutachtersicht umsetzbar, wenngleich mit deutlich weitreichenderen Auswirkungen und Herausforderungen für die Gestaltung. Daher wird die Anlage einer Radtrasse favorisiert, wobei die gestalterische Abgrenzung nach dem Prinzip der „weichen Separation“ mit zusätzlichen Querungsbereichen für den Fußverkehr erfolgt. Bei Veranstaltungen kann die Radüberführung temporär aufgehoben werden. Damit entsteht ein attraktiver Lückenschluss für den Radverkehr zwischen Garnkorb / Mühlenstraße und Bahnhofstraße / Kirchenstraße. Im Bereich der Knoten Bahnhofstraße und Am alten Amtsgericht werden Platzgestaltungen und Verkehrsberuhigungen vorgenommen sowie die Radführungen angepasst. In der Kirchenstraße verbleiben nur noch Parkplätze für Behinderte und optional für E-Pkw.



Bild 5-24: Situation am Marktplatz in den 1960er Jahren



Bild 5-25: Beispiele für Bus- und Radführungen über historische Plätze



Bild 5-26: Ausschnitte aus der Planungsskizze Kirchenstraße / Markt (im Original Anlage 7)

### 5.6.6 Verkehrsversuch Lange Brückstraße

Die Lange Brückstraße weist eine unregelmäßige Gebäudeflucht auf und wird in ihrem Querschnitt durch Pflanzkübel und andere Stadtmöblierung eingeschränkt. Für den Fußverkehr und potenziell auch den Radverkehr bildet sie eine wichtige und komfortable Verbindung zwischen Wakendorfer Straße und Markt unter Umgehung der Schwentinestraße und des Garnkorbs. Es wird hier auch städtebaulicher und gestalterischer Handlungsbedarf gesehen.

Aufgrund der möglichen wichtigen Netzfunktion wird eine Öffnung für den Radverkehr über den gesamten Tag befürwortet (bisher ist eine Durchfahrt zwischen 19 und 9 Uhr zugelassen). Die vorhandenen Engstellen bergen allerdings ein Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr. Um die Praxistauglichkeit einer Öffnung für den Radverkehr zu ermitteln, wird die Durchführung eines einjährigen Verkehrsversuches vorgeschlagen, der durch Öffentlichkeitsarbeit und ein wissenschaftliches Monitoring begleitet wird und die Option eines vorzeitigen Abbruchs beinhalten kann. Es gibt Beispiele aus anderen Städten im historischen Kontext, bei denen ein Miteinander von Fuß- und Radverkehr konfliktarm funktioniert. Eine Belebung der Lange Brückstraße könnte sich auch positiv auf das Ambiente und die Nutzungen auswirken. Zur Verbesserung der Eingangssituation und des Übergangs Richtung Norden und nach Schellhorn erfolgt eine Umgestaltung des Knoten Wakendorfer Straße / Schellhorner Straße.



Bild 5-27: Ansichten Lange Brückstraße und Beispiele für eine Radverkehrs-Öffnung

## 5.7 E-Mobilität und Digitalisierung

### 5.7.1 Konzeptionelle Eckpunkte

In diesen Handlungsfeldern sind sowohl die KielRegion und der Kreis Plön in Kooperation mit weiteren Mobilitätsakteuren wie der NAH.SH als auch die Stadt Preetz (v.a. bei Ladeinfrastruktur) bereits engagiert. Die Stadt Preetz ist hier vor allem als Unterstützerin und Kooperationspartnerin mit folgenden Eckpunkten gefordert.

- (1) Weiterentwicklung und Optimierung **digitaler Informations- und Auskunftssysteme** in allen Mobilitätsbereichen gemeinsam mit der KielRegion, dem Kreis Plön und der NAH.SH ggf. auch Durchführung von Pilot- / Modellprojekten in und durch Preetz,
- (2) Moderater weiterer **Ausbau der Ladeinfrastruktur** (vorrangig für Kfz und im Stadtzentrum sowie an ausgewählten Velo-Service-Stationen)
- (3) Umsetzung von E-Mobilität und Digitalisierung im **kommunalen Zuständigkeitsbereich**

### 5.7.2 Maßnahmenübersicht

Basis / Anschub / Piloten	Weiterentwicklung		Perspektive
E1	Kontinuierliche Weiterentwicklung und Ausweitung digitaler Medien und Angebote in der ÖPNV-Kundenkommunikation und im Bereich Mobilitäts-Marketing / Öffentlichkeitsarbeit in Kooperation mit der KielRegion (siehe auch M1)		
E2	Ausbau des Ladestationen-Angebotes im Stadtgebiet		
E3.1	Umrüstung des Fuhrparks kommunaler Einrichtung auf klimaneutrale Antriebe	E3.2	Umrüstung des Linienbusverkehrs auf klimaneutrale Antriebe

### 5.7.3 Ausbau der Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet

Der bedarfsgerechte Ladeinfrastrukturausbau in der Stadt Preetz und im Umland ist für die weiter zunehmende Nutzung von E-Pkws und perspektivisch auch Wasserstoff-Fahrzeugen erforderlich, da die Verfügbarkeit von Ladepunkten an zentralen Zielorten eine wesentliche Voraussetzung bildet, um Nutzungshemmnissen, wie der noch verbreiteten "Reichweitenangst", zu begegnen. In Kooperation mit der KielRegion und dem Kreis Plön kann Preetz über einen weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Elektromobilitätsförderung ein innovatives und nachhaltiges Image aufbauen, um die Verbreitung der E-Mobilität zu unterstützen. Konkret ist der Ausbau der **Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum** prioritär an wichtigen öffentlichen Einrichtungen sowie in Zusammenarbeit mit Einzelhandel und Unternehmen an stark frequentierten Verkehrszielen wie Nahversorgungszentren und dem Klinikum voranzutreiben. Gefragt sind derzeit vor allem Schnellladestationen, die besonders nutzungsfreundlich sind. Über ein regional abgestimmtes Ausbauprogramm wird sichergestellt, dass Investitionen effizient und bedarfsgerecht erfolgen. Für die Ausweitung der Standorte sind Kriterien anzuwenden, wie z. B. die ausreichende Frequentierung, Publikumswirksamkeit und lokal gegebene Schnittstellen zu anderen Nutzungen sowie auch die städtebauliche Verträglichkeit.

Bei Neubauvorhaben und Siedlungsentwicklungen sind Landemöglichkeiten schon in der **Bauleitplanung** und bei der Bauplanung zu berücksichtigen, da insbesondere die Nachrüstung mit höheren Kosten verbunden ist. Für Lademöglichkeiten in Wohnquartieren, bei denen keine privaten Stellplätze vorhanden sind, ist die Entwicklung und Erprobung von neuen Systemen notwendig. Die Stadt Preetz kann sich mit der KielRegion für die Erprobung solcher Systemen und neuer Innovationen bewerben, um die Entwicklung von zukunftsorientierten Lösungen zu unterstützen und ggf. auch eine Pionierrolle einzunehmen.

Der Ausbau von **Ladestationen für den Radverkehr** durch die Stadt Preetz sollte zurückhaltend erfolgen, da das Laden von Fahrrädern vor allem an/in den Wohngebäuden oder an den Arbeitsstätten sinnvoll ist. Ladestationen im öffentlichen Raum können mit der Einrichtung der Velo-Service-Stationen an ausgewählten Standorten, insbesondere mit touristischer Bedeutung, umgesetzt werden. Favorisierte Standorte sind hierbei Rathaus und Amtsverwaltung, die Bahnstationen, Klinikum und der Bereich Garnkorb / Markt / Kirchenstraße.

#### **5.7.4 Ausbau der Digitalisierung für den Mobilitätssektor mit Schwerpunkt ÖPNV**

Häufig scheidet die Nutzung des ÖPNV oder von Sharing-Systemen an intransparenten oder als ungerecht empfundenen Tarifsystemen, komplexen Anmeldevorgängen oder unterschiedlichen technischen Plattformen und Zugangsmedien. In einigen Regionen haben sich inzwischen multimodale Zugangsmedien etabliert, bei denen der Anbieter (meist ein Verkehrsverbund oder ÖV-Betreiber) die Rolle des Integrators für die verschiedenen Dienstleistungen übernimmt und den Kund:innen eine einheitliche, transparente Information und Abrechnung im Bestpreis-Verfahren ermöglicht. Mit dem Zugangsmedium können sowohl der ÖPNV, als auch Sharing-Systeme (Leih-Räder und -Pkw) einer Region genutzt werden. In Ländern wie den Niederlanden oder Dänemark können eine solche Karten sogar landesweit in allen Regionen und im Bahn-Fernverkehr, sowie für weitere Dienstleistungen genutzt werden, z. B. als Bezahlkarte.

Der HVV und die NAH.SH arbeiten an der Einführung eines In/Out-Systems. Mit einem entsprechenden Zugangsmedium entstehen im ÖPNV zahlreiche neue Möglichkeiten, zum Beispiel eine gerechtere Abrechnung nach Luftlinienlänge statt Zonen oder Relationen oder genaue Nutzungsdaten zur Optimierung des Verkehrsangebots. Somit generiert die Einführung eines solchen Mediums auch einen erheblichen zusätzlichen Nutzen, der den Anfangsinvestitionen gegenüberzustellen ist. Ergänzt werden soll das neue Angebot durch das klassische Handy-Ticketing und weiterhin, zumindest übergangsweise, durch analoge Vertriebsformen.

Auch bei den ÖPNV-Informationen entstehen durch die Digitalisierung neue Möglichkeiten, Informationsinhalte transparent aufzubereiten, individuell / bedarfsgerecht anzupassen und in Echtzeit verfügbar zu machen. Mit Fördermitteln u.a. des BMVI bestehen jetzt große Chancen, einen neuen Entwicklungsschub zu vollziehen. Es gilt auch bei den Informationen multimodale Verkehrsmittelnutzungen intensiver mit einzubinden. Hierzu gibt es mit dem Hamburger Modell hvv-switch einen vielversprechenden Ansatz.

## 5.8 Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

### 5.8.1 Konzeptionelle Eckpunkte

Mobilitätsmanagement gehört

- (1) Aufbau eines **integrierten Mobilitätsmanagement** und Mobilitätsmarketing in Kooperation mit der KielRegion
- (2) Einsetzung einer **Koordinierungs- und Kontaktstelle** für Mobilitätsprojekte und die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes
- (3) Aufbau eines **Kooperationsmodells mit den Schulen** zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen und zur Einbindung des Themas Mobilität in den Schulalltag und den Unterricht
- (4) Aufbau von **Kooperationen** für nachhaltige Mobilität mit Unternehmen, Einzelhandel und weiteren städtischen Akteuren
- (5) Schaffung zusätzlicher **Angebote für multimodale Mobilität**

### 5.8.2 Maßnahmenübersicht

Basis / Anschub / Piloten		Weiterentwicklung		Perspektive	
M1	Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität mit den Komponenten Nahmobilität, Stadt-Umland-ÖPNV und Multimodalität und Fortführung öffentlicher Beteiligungsformate als langfristig ausgerichtete Daueraufgabe				
M2.1	Aufbau einer Internet-Mobilitätsplattform über den Kreis Plön und die KielRegion	M2.2	Aktionen zur Förderung des Umweltverbundes bei Neubürger*innen und Senior*innen		
M3.1	Einrichten Koordinationsstelle für Mobilität / Benennung Mobilitätsbeauftragte/r 				
M3.2	Einrichtung eines begleitenden Gremiums zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes				
M4.1	Projekt / Aktion sicherere Schulwege mit Nahmobilität und ÖPNV sowie Erstellen von Schulwegplänen 	M4.2	Aufbau von Schulprojekten zur Mobilität und eines schulischen Mobilitätsmanagements		
M5.1	Standorte-Erweiterung der Sprottenflotte	M5.2	Aufbau eines regionalen CarSharing in Kooperation mit der KielRegion		
M6.1	Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements	M6.2	Aufbau von Kooperationsmodellen zur Stärkung des Umweltverbundes	M6.3	Ausweitung klimafreundlicher Zustellformen in der Citylogistik
M7.1	Neugestaltung eines stationären Parkleitsystems	M7.2	Überprüfung und Anpassung der Fuß- und Radwegweisung		

### 5.8.3 Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität

Der Mobilitätsverbund erreicht seine Qualität und Stärke in der Ergänzung und durch die Verknüpfung der unterschiedlichen Angebote. Informationen aus einer Hand stärken die Bekanntheit, vereinfachen die Nutzung und entlasten die Anbieter bei der Vermarktung. Ein gemeinsames Mobilitätsmarketing schafft auf Landesebene und Kreisebene den Rahmen, der durch kommunale Komponenten und Aktivitäten ergänzt wird. Die Durchführung von Aktionstagen und Veranstaltungen zum Mobilitätsmanagement sind eine wichtige Grundlage, um Informationen zu Mobilitätsangeboten zu verbreiten.

Das künftige Mobilitätsmanagement bewirbt und vermarktet gemeinsame mit den kommunalen Akteuren, den Akteuren des Kreises und der KielRegion sowie der NAH.SH und den Verkehrsunternehmen Mobilitätsangebote auf regionaler und kommunaler Ebene, die neu entwickelt oder aufgewertet werden und für die es noch kein ausreichendes Marketing gibt. Durch ein mit dem Kreis und der KielRegion abgestimmtes Corporate Design (z.B. über die Farbgestaltung) wird ein Wiedererkennungswert für den Mobilitätsverbund im Stadt-Umland-Bereich Preetz geschaffen, der unter anderem an ÖPNV-Haltestellen, Mobilitätsstationen, CarSharing- und BikeSharing-Stationen genutzt wird. Unter Umständen können auch bestehende Markenlinien der KielRegion und der NAH.SH mit genutzt werden. Das Mobilitätsmarketing stellt maßnahmenbegleitend Informationen zur Nutzung von Mobilitätsangeboten bereit, vermarktet zielgruppen-spezifische Angebote und erhöht die Aufmerksamkeit für den Mobilitätsverbund und die multimodale Verkehrsmittelnutzung durch qualitative Kampagnen. Außerdem unterstützt es das Mobilitätsmarketing und den Vertrieb externer Akteure.



Bild 5-28: Beispiel für erfolgreiches Mobilitätsmarketing

#### 5.8.4 Einrichten einer Koordinierungsstelle und eines Gremiums für Mobilität

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes für Preetz und Umland erfordert zeitnah eine operative Schnittstelle für den Bereich nachhaltiger Mobilität in der Stadt- oder Amtsverwaltung sowie eine Stelle bzw. feste Zuständigkeit für Mobilitäts- und Verkehrsmanagement. Diese Aufgabe kann auch vom **Klimaschutzmanagement** übernommen werden soweit die personellen Ressourcen ausreichen. Ein zentrales Ergebnis und Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, ein gemeinsames Mobilitätsmanagement für den Stadt-Umland-Raum zu etablieren und dadurch Kooperationen zu stärken. Dafür sollen schon existierende und gut funktionierende Strukturen und Netzwerke genutzt und keine Doppelstrukturen aufgebaut werden. Durch die regionale Bearbeitung wird spezialisiertes Knowhow in der Stadt und ggf. im Amt vorgehalten. Eine enge Kooperation mit anderen Fachplanungen (Stadt- und Kreisplanung, Wirtschaftsförderung, KielRegion etc.) gewährleistet einen interdisziplinären Mehrwert für die Stadt und das Umland. Ein städtisches oder regionales Mobilitätsmanagement muss gleichzeitig eng in die Verwaltungsabläufe der Gebietskörperschaften eingebunden werden, um prozessbegleitend Aufgaben wahrnehmen zu können. Ebenso ist eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit mit den landesweiten Strukturen und Aktivitäten der NAH.SH und des LBV.SH erforderlich. Die Verstetigung eines Mobilitätsmanagements ist erforderlich, um die städtische Bearbeitung von Mobilitätsthemen langfristig zu sichern und erfolgreich zu gestalten. Mit dem Mobilitätsmanagement sind eine Reihe von Vorteilen verbunden, insbesondere

- Aufbau von Know-how in der Mobilitätsplanung,
- interkommunale / regionale Kooperation,
- Effizienz in Abstimmung und Planung von Mobilitätsangeboten,
- Verbesserter Zugang zu Fördermitteln,
- Interessenvertretung der Stadt und/oder des Amtes ggü. höheren Planungsebenen.

Durch das professionelle **Mobilitätsmanagement der KielRegion und des Kreises** stehen bereits Know-how und Ressourcen zur Verfügung, die mit einer guten Schnittstellengestaltung auch Synergien für die Umsetzung des Preetzer Mobilitätskonzeptes erzeugen können. Daher ist mit der KielRegion und mit dem Mobilitätsmanagement des Kreises Plön eine besonders intensive Zusammenarbeit im Mobilitätsmanagement anzustreben, auch um Preetz als Modellstadt und für Pilotprojekte zu etablieren.

Bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes hat sich die begleitende **Expertenrunde** bewährt und wertvolle Anregungen für die Inhalte und mögliche Unterstützungen geliefert. Daher sollte auch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes durch ein ähnliches Gremium begleitet werden, dass insbesondere die wichtige Schnittstellenfunktion zum Kreis und zur KielRegion, aber auch zu weiteren Verkehrsakteuren wie Polizei, VKP oder ADFC im Sinne eines „runden Tisches“ ausfüllt.

### 5.8.5 Aufbau einer Kooperation mit den Schulen zur Mobilität

Kinder und Jugendliche, die ihre Wege vor allem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus zurücklegen, leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Gleichzeitig werden dabei die Grundlagen für klimafreundliches Mobilitätsverhalten im späteren Leben gelegt. Schulen können durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement und Bildungsangebote einen Beitrag zu diesem nachhaltigen Mobilitätsverhalten leisten. Die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes durchgeführte Jugendwerkstatt hat ein großes Interesse von Schüler:innen und Lehrkräften an dem Thema gezeigt.

Ein gemeinsames Projekt „sicherer Schulweg mit Nahmobilität und ÖPNV“ und der Aufbau eines **schulisches Mobilitätsmanagement** kann die klimafreundliche Organisation der Schul- und Freizeitwege junger Menschen unterstützen. Das Mobilitätsverhalten der Schüler:innen wird maßgeblich durch die Eltern, teilweise auch durch die Lehrkräfte beeinflusst. Das schulische Mobilitätsmanagement muss daher sowohl die Kinder als auch die Eltern ansprechen. Die Sensibilisierung für das klimafreundliche Mobilitätsverhalten auf dem Weg zur Schule bedarf gleichzeitig einer breiten Akzeptanz der Maßnahmen, die nur unter der frühzeitigen Einbindung aller Akteure erreicht werden kann.

Zur Identifizierung der lokal spezifischen Handlungsbedarfe können Schüler:innen mit einem zuständigen Verkehrsbeauftragten der Schule gemeinsam erarbeiten. In einem Beteiligungsprozess der unterschiedlichen Akteure sind Ideen zu entwickeln sowie die Organisation und Realisierung von Maßnahmen voranzubringen. Maßnahmen können infrastrukturelle Veränderungen (z. B. Radabstellanlagen) oder organisatorische Anpassungen umfassen (Änderung der Unterrichtszeiten, Kampagnen, Einrichtung von Elternhaltstellen). Ein Schwerpunktthema ist die **Erstellung von Schulwegeplänen** in Kooperation mit der KielRegion.

Das städtische Mobilitätsmanagement koordiniert die Aktivitäten und kümmert sich um die vertiefende Planung, Finanzierung und Umsetzung von Maßnahmen und Projekten. Eine besondere Chance des schulischen Mobilitätsmanagement ist die Sensibilisierung der Schüler:innen für klimafreundliche Mobilität und ggf. die Multiplikation an ihre Eltern („Elterntaxi“).

## 6 Maßnahmenplan und Wirkungsanalyse

### 6.1 Maßnahmenplan

Die Übersicht der Handlungsempfehlungen mit Prioritäten und Kosten enthält in einer Tabelle eine zusammenfassende Aufstellung sämtlicher Handlungsempfehlungen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Preetz (vgl. Anlage 8). Es wurden dabei wegen ihrer Bedeutung auch einige Punkte aufgenommen, die erst zu einem späteren Zeitpunkt konzeptionell bearbeitet werden.

Weiter gilt es zu beachten, dass einige Maßnahmen mit den Aktivitäten zur Stadtentwicklungsplanung abzugleichen sind. Insbesondere bei der Aufwertung und Neugestaltung der Radverkehrsanlagen und dem Umbau von Straßenräumen und Knoten sind außerdem zusätzliche Akteure mit einzubinden sowie bei aufwendigeren und komplexen Maßnahmen auch weitere öffentliche Beteiligungen und ergänzende Beschlüsse in den Gremien der Selbstverwaltung sinnvoll. Zu den wichtigsten Akteuren bzw. Zuständigkeiten außer der Stadt- und Amtsverwaltung gehören der LBV.SH (Maßnahmen für die Landesstraßen) und der Kreis Plön insbesondere dessen Verkehrsbehörde sowie KielRegion und die NAH.SH.

Für einige Infrastrukturprojekte und komplexere Planungssituationen wie weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und die Gestaltung der Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof sind Vertiefungsplanungen erforderlich, die zum Teil auch noch weitergehende Aktivitäten (z. B. Verkehrserhebungen und Geschwindigkeitsmessungen) erfordern.

Den Projekten / Maßnahmen sind Prioritäten und Kostenschätzungen zugeordnet. Bei der Zuteilung der Prioritäten stehen die erwarteten Wirkungen bzw. der Nutzen im Vordergrund, die aber mit dem Zeit- und Ressourcenaufwand sowie einer generellen Einschätzung der zeitlichen Realisierbarkeit abgeglichen sind. Dies bedeutet, dass Maßnahmen mit einer gleichstarken Wirkung unterschiedliche Prioritäten erhalten können, wenn Sie aus der Einschätzung des Aufwandes nicht parallel bzw. zeitgleich umgesetzt werden können.

Die Kosten werden Kostenkategorien zugeordnet soweit nicht bereits fundierte Kostenannahmen aus anderen Untersuchungen vorliegen oder diese als Zielwert (z.B. jährliches Budget für das Fahrradparken) genau beziffert werden können. Der Verzicht auf eine konkrete Kostenangabe begründet sich durch die vorliegende Planungstiefe (noch keine Vorentwurfs- oder Entwurfsplanung) und die derzeit starken Preisschwankungen bei der Vergabe von baulichen und technischen Leistungen.

Der in der Übersicht genannte Zeitrahmen bezieht sich auf die Ausführung, so dass ggf. ein entsprechender Prüfungs- und Planungsvorlauf zusätzlich zu berücksichtigen ist. Grundsätzlich sollten die mit Priorität 1 oder 2 benannten Empfehlungen möglich zügig in die weitere Vorbereitung und Abstimmung überführt werden. Der genauen Zeitrahmen kann aber nur von der Verwaltung festgelegt werden, da hier noch ein Abgleich mit den Personalressourcen und den Finanzierungsmitteln erfolgen muss. Bei förderfähigen Maßnahmen sind zudem die Bedingungen und die Zeitfenster für die Antragsstellung zu beachten.

Einige Handlungsempfehlungen können kurzfristig als Quick-Wins durchgeführt oder begonnen werden. Dies sind vor allem solche, die verhältnismäßig wenig Umsetzungsaufwand bzw. Ressourcen und einen geringeren Umsetzungsvorlauf erfordern. Dazu gehören unter anderem

Fortsetzung der **Verkehrsschauen** mit besonderen Fokus auf den Fuß- und Radverkehr auch zur Beseitigung kleinerer Mängel wie fehlende Bordsteinabsenkungen, Grünbewuchs, Hindernisse durch Stadtmöblierung / Laternenmasten / Verkehrszeichen,

Beschilderung durchlässiger Sackgassen,

Offensive zum **Fahrradparken**,

Einrichtung einer **Fahrradstraße** als Pilotprojekt,

Gestaltung einer Straße mit **Piktogrammketten** als Pilotprojekt,

Erstellen von Informationsangeboten und **Öffentlichkeitsarbeit** zum Radverkehr in Kooperation mit der RAD.SH und zum ÖPNV in Kooperation mit der VKP.

Für die Tabelle der Handlungsempfehlungen wurden folgende Kategorien gewählt:

Priorität:

Priorität 1 = Sehr wichtig / vordringlich

Priorität 2 = Wichtig / dringlich

Priorität 3 = Wichtig / zeitlich abgestuft

Zuständigkeit:

PRE = Stadt Preetz

PLÖ = Kreis Plön

KIER = KielRegion

SH = Land Schleswig-Holstein inkl. LBV.SH und NAH.SH

EX = Sonstige externe Akteure

Handlungsfelder	Nr.	Projekt / Maßnahme / Aktivität	Priorität	Zuständigkeit	Kostenkategorie [Tsd. EUR]	Zeitraum
Verwaltungs- handeln in und übergreifende Aufgaben	F1.1	Ausbau-/Umbauprogramm für die grundlegende Sanierung der Seitenräume mit Gehwegen als Daueraufgabe	laufend	PRE / PLÖ / SH	offen	pro Jahr
	F1.2	Sukzessive Aufhebung der Fahrrad-Freigabe auf Gehwegen insbesondere in Gegengrichtung	laufend	PRE / PLÖ	≤ 5	pro Jahr
	R1	Aktive Mitgliedschaft in der RAD SH und ggf. weitere Kooperationen zur Radverkehrsförderung	laufend	PRE	5 - 20	pro Jahr
	S1	Ausbau-/Umbauprogramm für die grundlegende Sanierung von Straßen einschließlich tlw. Austausch von Kopfsteinpflaster	laufend	PRE / PLÖ / SH	≤ 5	pro Jahr
	E1	Kontinuierliche Weiterentwicklung und Ausweitung digitaler Medien und Angebote in der ÖPNV-Kundenkommunikation und im Bereich Mobilitäts-Marketing / Öffentlichkeitsarbeit in Kooperation mit der KfzRegion und der NAH.SH	laufend	KIER / SH / PRE	offen	pro Jahr
	M1	Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität mit den Komponenten Nahmobilität, Stadt-Umland-ÖPNV und Multimodalität und Fortführung öffentlicher Beteiligungsformate als langfristig ausgerichtete Daueraufgabe	laufend	KIER / SH / PRE	5 - 20	pro Jahr
		Monitoring zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes mit Verkehrsschauen	laufend	PRE	≤ 5	pro Jahr
		Fortsetzung Umbau/Ausbau barrierefreie Bushaltestellen mit Zuwegungen	1	PRE	50 - 200	bis 2025
		Herstellen der kompletten Barrierefreiheit öffentlicher Verkehrsanlagen in Preetz	2	PRE / PLÖ / SH	> 500	bis 2030
		Überprüfung und Optimierung fuß- und raoverkehrsfreundlicher LSA-Schaltungen	1	PRE / PLÖ / SH	50 - 200	2023/24
Nahmobilität - Fußverkehr	F3.1	Überprüfung und Neuanlage von barrierefreien Überquerungsstellen gemäß separatem Handlungsplan	2	PRE / PLÖ / SH	200 - 500	ab 2024
	F3.2	Erstellung eines Handlungsprogramms barrierefreie Nahmobilität im Stadtzentrum	1	PRE	5 - 20	2023/24
	F4.1	Schaffung eines attraktiven Fußwegesetz für das Stadtzentrum mit Bahnhoftszuwegung	2	PRE	50 - 200	bis 2027
	F4.2	Aufwertung Fuß-Rad-Weg Kronsburg mit Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr	1	PRE	offen	2024/25
	F5.1	Ausbau Bahnunterführung Sudetenstr. mit neuer Überquerungsstelle Kieler Str.	2	PRE / SH / EX	> 500	offen
	F5.2	Barrierefreie Bahnquerung mit Zuwegungen "Blandfort-Tunnel" oder alternativ Reiterstieg	3	PRE / DBAG	> 500	offen
	F5.3	Etablierung der Fahrrad-Radführung - Markierung+Beschilderung+Öffentlichkeitsarbeit	1	PRE / PLÖ / SH	50 - 200	ab 2023
	R2	Bau einer Premiumradroute Preetz - Schwentmühl - Kiel (Teilstrecke auf Preetzer Stadtgebiet)	2	PRE / KIER	1,5 Mio	ab 2025
	R3.1	Bau einer Premiumradroute Preetz - Plön gemäß kreisweitem Radverkehrskonzept	3	PLÖ / KIER / EX	> 500	offen
	R2.2	Ausbau Veloroute "Nordtangente" Abschnitt 1 zw. Pohmsdorfer Str. und Kieler Str.	1	PRE	200 - 500	2024/25
Nahmobilität - Radverkehr	R3.2	Ausbau Veloroute "Nordtangente" Abschnitt 2 zw. Kieler Str. und Moorweg	2	PRE	> 500	ab 2026
	R4	Prüfung und Einrichtung Fahrradstraßen gemäß gesonderten Handlungsplan	1	PRE	200 - 500	ab 2023
	R5.1	Oberflächengestaltung / Markierungen zur Förderung des Radverkehrs	1	PRE / PLÖ / SH	50 - 200	ab 2023
	R5.2	Ersatz oder Befahrungsoptimierung von Kopfsteinpflaster auf übergeordneten Radrouten	2	PRE	offen	ab 2025
	R6.1	Offensive Fahrradparken - Standorte+Kapazität+Komfort+Kooperation	1	PRE / EX	20 - 50	2023/24
	R6.2	Einrichten von Velo-Service-Points für Radfahrernde	2	PRE / EX	50 - 200	ab 2025
	R7	Offensive Lastenräder und Fahrradanhänger mit Testangebot	1	PRE / KIER	5 - 20	2023/24
	Ö1	Stufenweiser Ausbau des Bahnhofs zu einer Mobilitätsdrehscheibe	2	PRE / SH / EX	> 500	ab 2024
	Ö2.1	Einrichtung neue Bahnstation Preetz Nord und Erweiterung des SPNV-Angebotes	1 - 2	SH / EX	44 Mio	2024/25
	Ö2.2	Einrichtung neue Bahnstation Preetz Krankenhaus	3	SH / EX	offen	nach 2027
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	Ö2.3	Einführung Regio-S-Bahn Kiel und Einrichtung neue Bahnstation Preetz Süd	1	PLÖ / PRE	offen	2023/24
	Ö3.1	Verlängerung Betriebszeit Stadtverkehr -Sa+So, tägl. bis 23 Uhr, Fr+Sa ggf. bis 1 Uhr	2	PLÖ / PRE	offen	2024/25
	Ö3.2	Anpassung Linienverläufe Stadtverkehr und Verdichtung auf 30-Min.-Takt	3	PLÖ / PRE	offen	nach 2027
	Ö3.3	Weitere Fahrplanverdichtung in Koordination mit Regio-S-Bahn (20- / 15-Min.-Takt)	1	PLÖ	offen	2024/25
	Ö4.1	Aufwertung der Verbindung Preetz-Schönberg - Taktfahrplan+Bahmanschluss	2	PLÖ / SH	20 - 50	ab 2025
	Ö4.2	Intensivierung der Vernetzung ÖPNV/Fahrradsbesondere im Regionalverkehr	3	PLÖ / SH	offen	nach 2027
	Ö4.3	Ausbau der Fahrradmitnahmemöglichkeit im SPNV und Regionalverkehr	1	PRE / PLÖ / VKP	< 5	ab 2023
	Ö5.1	Intensivierung ÖPNV-Marketing für Preetz und Umland Linien+Fahrpläne+Tarif	2	SH / NSH	offen	2024/25
	Ö5.2	Aufnahme von Preetz in den Sonderarbeitsbereich Kiel Umland (Zonen 4000+5120)	3	PRE / PLÖ / SH	200 - 500	ab 2025
	Ö5.3	Busbeschleunigungsprogramm (Haltestellenkaps, LSA-Beeinflussung etc.)				

Bild 6-1: Maßnahmenplan Teil 1 (im Original siehe Anlage 8)

Handlungsfelder	Nr.	Projekt / Maßnahme / Aktivität	Prio-rität	Zuständigkeit	Kosten-kategorie [Tsd. EUR]	Zeit-rahmen	
Straßenverkehr	S2.1	Überprüfung und Optimierung von LSA-Schaltungen an Knotenpunkten	1	PRE / PLÖ / SH	50 - 200	ab 2023	
	S2.2	Prüfung und Bau von Kreisverkehren	2	PRE / PLÖ / SH	> 500	ab 2025	
	S2.3	Prüfung eines Anschlusses Reithwischer Weg an die B76 inkl. möglicher Verkehrsverlagerungen	3	SH / EX	> 500	offen	
	S3.1	Neuordnung Parken Stadtzentrum mit Reduzierung Straßenraumparken + Garnkorb	1-2	PRE / EX	5 - 20	2025	
	S3.2	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung mit drei Zeit-Parkzonen	2	PRE	5 - 20	2025	
	S3.3	Option: Bau einer Parkpalette am Bahnhof mit Parkplätzen für Langzeitparker	3	PRE / EX	> 500	offen	
	V1.1	Neugestaltung des Straßenzuges Kirchenstr. und nördliche Kührener Str.	1	PRE / PLÖ / SH	> 500	2025/26	
	V1.2	Neugestaltung des Bereiches Garnkorb / Hüfenweg	2	PRE / PLÖ	> 500	ab 2026	
	V1.3	Einrichten einer Rad-ÖPNV-Spur über den Markplatz mit städtebaulicher Integration	3	PRE	50 - 200	2026/27	
	V1.4	Öffnung der Lange Brückstraße für den Radverkehr als Verkehrsversuch	1	PRE	5 - 20	2024/25	
Aufwertung öffentlicher Räume und Verkehrsberuhigung	V2.1	Anpassung der Kfz-Führung zur Unterbindung von quatersbezogenem Durchgangsverkehr	1	PRE	5 - 20	2024/25	
	V2.2	Anpassung / Umbau Knoten Schellhoner Str. / Wakendorfer Str. / Schwentlinestr.	2	PRE / PLÖ	50 - 200	2025/26	
	V2.3	Aufwertung / Rückgewinnung städtischer Plätze mit neuer Nutzungsqualität	3	PRE / PLÖ	50 - 200	ab 2026	
	V3.1	Installation weiterer Geschwindigkeitsanzeiger	1	PRE / PLÖ / SH	5 - 20	ab 2023	
	V3.2	Ausweitung Tempo-30 und Tempo-20 im übergeordneten Straßennetz	2	PRE / PLÖ / SH	20 - 50	ab 2024	
	V3.3	Preetz als Modellstadt für flächendeckende Höchstgeschwindigkeit <= 30 km/h	3	PRE / PLÖ / SH	20 - 50	offen	
	E2	Ausbau des Ladedienstleistungsangebotes im Stadtgebiet	1	PRE / EX	20 - 50	ab 2023	
	E3.1	Umrüstung des Linienbusverkehrs auf klimaneutrale Antriebe	1	PLÖ / VKP	k. A.	läuft	
	E3.2	Umrüstung des Fuhrparks kommunaler Einrichtungen auf klimaneutrale Antriebe	2	PRE	offen	bis 2027	
	E-Mobilität und Digitalisierung	M2.1	Aufbau einer Mobilitätszentrale im Internet in Kooperation mit der KielRegion und dem Kreis Plön	1	PLÖ / KIER / PRE	50 - 200	bis 2027
M2.2		Aktionen zur Förderung des Umweltverbundes bei Neubürger*innen und Senior*innen	2	PRE	5 - 20	ab 2024	
M3.1		Einrichten Koordinationsstelle für Mobilität / Benennung Mobilitätsbeauftragter	1	PRE	< 5	2023	
M3.2		Einrichtung eines begleitenden Gremiums zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes	1	PRE	< 5	2023	
M4.1		Projekt / Aktion sicherere Schulwege mit Nahmobilität und ÖPNV sowie Erstellen von Schulwegplänen	1	PRE / EX	5 - 20	2023	
M4.2		Aufbau von Schulprojekten zur Mobilität und eines schulischen Mobilitätsmanagements	2	PRE / EX	< 5	ab 2024	
M5.1		Standort-Erweiterung der Sprottenflotte	1	PRE / KIER	< 5	ab 2024	
M5.2		Aufbau eines regionalen CarSharing in Kooperation mit der KielRegion	2	KIER / PLÖ / PRE	offen	offen	
M6.1		Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements	1	PRE	5 - 20	2024/25	
M6.2		Aufbau von Kooperationsmodellen zur Stärkung des Umweltverbundes	2	PRE	< 5	ab 2024	
Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur	M6.3	Ausweitung klimafreundlicher Zustellformen in der Citylogistik	3	PRE / KIER / EX	5 - 20	offen	
	M7.1	Neugestaltung eines stationären Parkleitsystems	1	PRE	5 - 20	2023	
	M7.2	Überprüfung und Anpassung der Fuß- und Radwegweisung	2	PRE / PLÖ	5 - 20	ab 2024	
	Priorität 1 = Sehr wichtig / vordringlich Priorität 2 = Wichtig / dringlich Priorität 3 = Wichtig / zeitlich abgestuft						
	PRE = Stadt Preetz PLÖ = Kreis Plön SH = Land Schleswig-Holstein / LBV.SH / NAH.SH KIER = KielRegion EX = Sonstige externe Akteure						

Bild 6-2: Maßnahmenplan Teil 2 (im Original siehe Anlage 8)

## 6.2 CO<sub>2</sub>-Bilanz

Für die CO<sub>2</sub>-Bilanzierung wurde ein ganzheitlicherer Ansatz nach dem sogenannten „Verursacherprinzip“ und dem Prognosezeithorizont 2030 gewählt. Dieser Ansatz ist umfassender als die Methodik des „Territorialprinzips“. Die Durchführung der Berechnungen erfolgte mit dem Verkehrsmodell der KielRegion, in das alle relevanten Daten eingepflegt sind und regelmäßig aktualisiert werden. Kernpunkte des gewählten Ansatzes sind:

- Alle Wege der privaten Bevölkerung der KielRegion werden in ihrem kompletten Verlauf von Quelle-Ziel exportiert.
- Wege, die Quelle und/oder Ziel im Stadtgebiet von Preetz haben, werden für die Bewertung herangezogen.
- Reine Durchgangsverkehre und Wirtschaftsverkehre werden nicht mit einbezogen, da diese durch die Maßnahmen nur wenig reduziert, sondern eher lokal umverteilt werden.
- Die B76 wurde nicht berücksichtigt, da die Effekte kaum oder gar nicht durch das Mobilitätskonzept beeinflussbar sind.

Es wird somit die CO<sub>2</sub>-Bilanz für die gesamte Wegelänge gebildet, so dass z.B. für verlagerte Wege in/aus Richtung Kiel ein deutlich höherer Einspareffekt auftritt, als wenn der Weg an der Preetzer Stadtgrenze gekappt wird.

Alle Berechnungen berücksichtigen nur die verkehrlichen Maßnahmen und keine Effekte durch die Technologieentwicklung z.B. Zunahme der E-Fahrzeuge, um die Effekte des Mobilitätskonzeptes transparent darzustellen und nicht durch externe Wirkungen zu verfälschen. Mit der Berücksichtigung einer voranschreitenden Zulassung von Elektrofahrzeugen kann der CO<sub>2</sub>-Ausstoß nochmals um etwa 30% gesenkt werden, wenn sich Entwicklung der letzten drei Jahre in der Verbreitung von Elektrofahrzeugen fortsetzt. Betrachtet werden drei Planfälle:

### Ohne-Fall

= Status mit allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen und allen bis 2022 noch umgesetzten Maßnahmen

### Mit-Fall

= alle Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes mit externer Zuständigkeit oder Unterstützung (z.B. KielRegion, Kreis Plön, LBV.SH)

### Mit-Fall+

= zusätzliche Maßnahmen in Eigenverantwortung der Stadt Preetz (z.B. Fahrradstraßen, Verkehrsberuhigung im gemeindlichen Straßennetz)

Das Ergebnis der Berechnungen zeigt, dass auch mit den weitreichenden Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes die angestrebte Klimaneutralität im Verkehrssektor bis 2030 nicht erreicht werden kann. In Bezug auf das Preetzer Stadtgebiet ergeben sich aber immerhin 30-35% CO<sub>2</sub>-Reduzierung und mit Berücksichtigung der Elektromobilität 50-60% Ersparnis. Da in der Prognose derzeit eine Reihe unwägbarer Faktoren enthalten sind, sollten die Zielsetzungen beibehalten und ggf. auf einen langfristigeren Zeithorizont ausgerichtet werden. Der Handlungsplan des Mobilitätskonzeptes leistet in jedem Fall einen maßgeblichen Beitrag zum Klimaschutz und kann bei erfolgreicher Umsetzung perspektivisch mit weiteren Maßnahmen ergänzt werden.

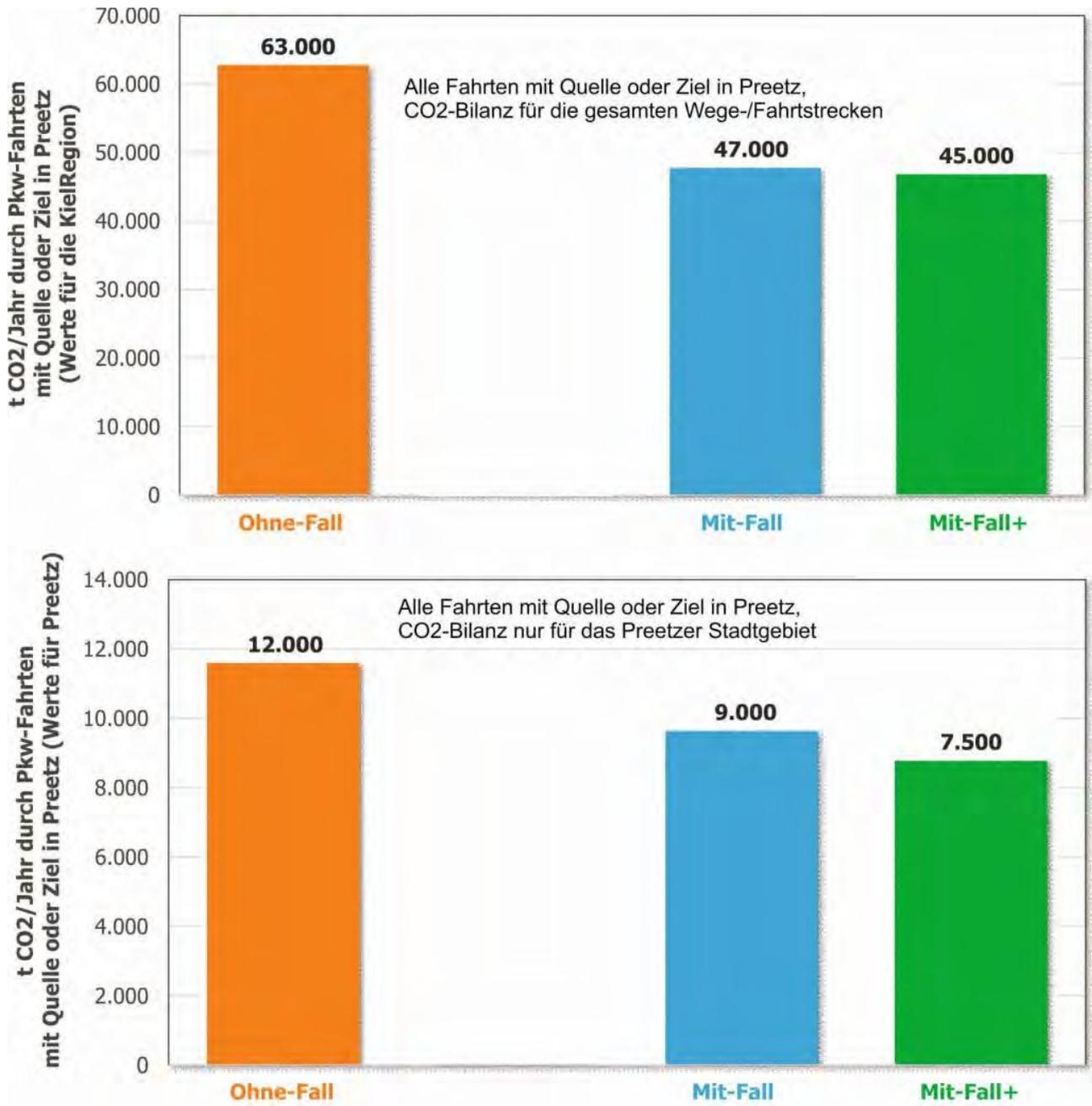


Bild 6-3: Ergebnisse der Berechnungen zur CO2-Bilanz

### 6.3 Förderkulisse

Derzeit gibt es eine umfangreiche Förderkulisse für verkehrliche Maßnahmen, die sich laufend verändert und kontinuierlich neuen Gegebenheiten anpasst wird. Schwerpunkt der Förderung bilden die Radverkehrsförderung, die Stärkung des ÖPNV, multimodale Infrastrukturen und die Elektromobilität. Aufgrund der Vielzahl und Komplexität von Fördertöpfen und der zugehörigen Fördermodalitäten kann hier nur ein grober Überblick vermittelt werden. Weitergehende und aktuelle Informationen sind über die einschlägigen Internet-Plattformen verfügbar (z.B. [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de), [www.ptj.de](http://www.ptj.de), [www.eksh.org](http://www.eksh.org), [www.schleswig-holstein.de](http://www.schleswig-holstein.de), [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de), [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)).

Eine aktuelle Förderung speziell für den Radverkehr gibt es mit dem Sonderprogramm Stadt&Land des BMVI, mit dem im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung erstmals auch Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort unterstützt werden. Dies umfasst den Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, sicherer Radverkehrsnetze, eigenständige Radwege, Fahrradstraßen, Radwegebrücken oder –unterführungen, Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser sowie den Lastenradverkehr. Zuständig ist das Bundesamt für Güterverkehr BAG.

(<https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/> )

Folgende Tabelle gibt einen Überblick zu einer Auswahl grundsätzlicher Fördermöglichkeiten:

Fördergegenstand	Förderkoordinator und Förderprogramm (Auswahl)
Radwegeneubau / Radwegeausbau	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sonderprogramm Stadt und Land</li> <li>▪ Land SH (GVFG-SH)</li> <li>▪ Land SH (BMUBR, Kommunalrichtlinie)</li> </ul>
Fahrradstraßen, Schutzstreifen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sonderprogramm Stadt und Land</li> <li>▪ Land SH (BMUBR, Kommunalrichtlinie)</li> </ul>
Umgestaltung Knotenpunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Land SH (GVFG-SH)</li> <li>▪ PTJ (Klimaschutz durch Radverkehr)</li> </ul>
Umgestaltung Straßenräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Land SH (Städtebauförderung)</li> </ul>
Fahrrad-Abstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sonderprogramm Stadt und Land</li> <li>▪ PTJ (Klimaschutz durch Radverkehr)</li> <li>▪ Land SH (BMUBR, Kommunalrichtlinie)</li> <li>▪ Land SH (LBO-SH, Ablösebeträge)</li> </ul>
E-Ladesäulen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PTJ (Klimaschutz durch Radverkehr)</li> <li>▪ EKSH (KliKom)</li> </ul>
Radwegweisung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PTJ (Klimaschutz durch Radverkehr)</li> <li>▪ AktivRegion</li> </ul>
Nicht-investive Maßnahmen (z.B. Öffentlichkeitsarbeit)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ AktivRegion</li> </ul>

## 7 Monitoringkonzept

Das Mobilitätskonzept der Stadt Preetz ist als umsetzungsorientiertes Konzept angelegt. Vor dem Hintergrund sich verändernder Rahmenbedingungen (z. B. Energiekosten, Bevölkerungsentwicklung, Finanzierungsmöglichkeiten) ist die wirksame Realisierung eines langfristig angelegten Handlungskonzepts keineswegs von vornherein garantiert, da verkehrsrelevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen. Aufgrund der Schwierigkeit zukünftige, ausschlaggebende Veränderungen abzusehen, dient ein begleitendes Evaluationskonzept dazu, Maßnahmenwirkungen im Umsetzungsprozess sowie Abweichungen zur Zielsetzung frühzeitig zu erkennen, um dann adäquat reagieren und handeln zu können.

Das Monitoringkonzept beschäftigt sich im Wesentlichen mit der **Prozessevaluation**, zeigt aber auch die Vorgehensweise für die Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten auf. Die Prozessevaluation besteht aus den beiden Bausteinen der Umsetzungsanalyse und der Wirkungsanalyse. Dazu wird ein messbares Indikatorensystem vorgeschlagen, welches als Kontrollinstrumentarium in der Maßnahmenumsetzung dient.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßige Berichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlicher Anpassungen. Es ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitzustellen sind, um ein regelmäßiges Monitoring zu gewährleisten.

Die Evaluation des Umsetzungsprozesses umfasst die beiden Bausteine der Umsetzungsanalyse und Wirkungsanalyse, deren Ergebnisse in unterschiedlichen Zeitintervallen dokumentiert werden. Während die Umsetzungsanalyse den Prozess der Umsetzung betrachtet (welche Maßnahmen wurden umgesetzt und werden aktuell geplant? wo gibt es Erfolge und Hindernisse bzw. Schwierigkeiten?), wird mit der Wirkungsanalyse die Zielerreichung geprüft (wie weit ist der Fortschritt zur Erreichung der Ziele? gibt es Bedarf zur Anpassung der Handlungsstrategie?). Die Erkenntnisse aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten können in die Prozessevaluation einfließen. Insofern in der Prozessevaluation Effekte festgestellt werden, die nicht zielführend sind, ist die Anpassung des Maßnahmenkonzepts zu prüfen und ggf. nachzusteuern.

Die **Umsetzungsanalyse** wertet aus, wie viele Projekte bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen. Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte etwa alle zwei Jahre erfolgen und mit einem Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Die **Wirkungsanalyse** überprüft die Zielerreichung der Umsetzung. Sie basiert auf vier methodischen Säulen: Mobilitätsbefragungen in Form von Haushaltsbefragungen, Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger, Auswertung von Statistiken und Messungen sowie Verlagerungs- und Emissionsberechnungen unter Nutzung des Verkehrsmodells der KielRegion. Da parallel zur Umsetzung des Preetzer Mobilitätskonzeptes auch andere verkehrliche Konzepte wie der Masterplan Mobilität der KielRegion umgesetzt werden, ist eine Abstimmung der Evaluationsverfahren sinnvoll. Dabei geht es einerseits darum, Synergieeffekte in der Datenerhebung zu identifizieren und zu nutzen, sowie andererseits um den Abgleich der Ergebnisse. Für die Wirkungsanalyse wird ein Zyklus von höchstens 5 Jahren vorgeschlagen. In der Bilanz werden die Ergebnisse der Wirkungsanalyse mit der Umsetzungsanalyse zusammengeführt. Dieser Turnus ermöglicht auch für die Entscheidungsträger eine Reflektion des Umsetzungsprozesses je Legislaturperiode.

Das Maßnahmenkonzept benennt einige Verkehrsversuche und Pilotprojekte, mit denen neue Handlungsansätze erprobt werden sollen. Die Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen ist gesondert zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen fundiert bewerten und ggf. die Maßnahmen in eine Dauerlösung überführen zu können. Bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist die Ermittlung von Wirkungen durch Vorher-/ Nachheruntersuchungen möglich. Im Ergebnis können Erfolge der Maßnahme ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden. Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht so ein Lernen aus Erfahrungen. Das Erproben neuer Handlungsansätze kann mit der Leitidee „Vom Projekt zum Prinzip“ durch die Evaluation systematisiert werden.



Bild 7-1: Entwurf für ein Monitoring zum Mobilitätskonzept

## Bildverzeichnis

Bild 1-1: Impressionen aus dem Bürgerforum und der Jugendwerkstatt .....	7
Bild 2-1 Bevölkerung und Motorisierung im Vergleich .....	9
Bild 2-2 Prognose für die Bevölkerungsentwicklung bis 2030 .....	9
Bild 2-3 Übergeordnete städtische Verkehrsziele .....	10
Bild 2-4 Verkehrliche Verflechtungen im Berufsverkehr .....	11
Bild 2-5 Verkehrsmittelwahl in Preetz mit Einordnung in der KielRegion .....	12
Bild 2-6 Entwicklung des Bestands an Elektro- (BEV) und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen (PHEV) ..	13
Bild 3-1 Übersicht der Leitbild-Bausteine .....	14
Bild 3-2: Zielkonzept und Handlungsfelder aus dem Masterplan Mobilität der KielRegion .....	16
Bild 3-3: Entfernungen in Bezug auf das Stadtzentrum (Markt) .....	17
Bild 3-4: Entwicklungsfähige Ansätze für moderne Mobilität in Preetz .....	21
Bild 4-1: Übersicht und Einordnung der Handlungsfelder.....	24
Bild 4-2: Räumlicher Handlungsrahmen.....	28
Bild 5-1: Haupt-Fußverkehrsverbindungen im Stadtzentrum.....	31
Bild 5-2: Straßennetz mit Überquerungsstellen und gestalteten Ortseingängen (Anlage 4).....	32
Bild 5-3: Musterlösungen für Überquerungsstellen .....	33
Bild 5-4: Beispiele für die Gestaltung barrierefreier Bahnunterquerungen .....	34
Bild 5-5: Entwurf eines Radverkehrszielnetzes (im Original Anlage 2) .....	38
Bild 5-6: Konzept Radführungen im übergeordneten Radverkehrsnetz (im Original Anlage 3) ....	40
Bild 5-7: Planungsskizze für die Anlage eines Radfahrstreifens und Schutzstreifens in der K53 .	41
Bild 5-8: Verlauf der Premiumradroute in Preetz und Beispiele für moderne Radbrücken .....	43
Bild 5-9: Beispiele für die Ausführung von Fahrradstraßen .....	44
Bild 5-10: Flankierende Maßnahmen zur Etablierung der Radführung in der Fahrbahn.....	46
Bild 5-11: Musterlösungen für Führungswechsel an Ortseingängen .....	47
Bild 5-12: Beispiele für modernes Fahrradparken .....	48
Bild 5-13: Einzugsbereich der künftigen Bahnstationen in Preetz .....	51
Bild 5-14: Integriertes Gesamtkonzept Stadt- und Regionalverkehr.....	54
Bild 5-15: Variante im Stadtverkehr für das nördliche Stadtgebiet .....	55
Bild 5-16: Fahrplanentwurf für die Stadtverkehrslinie 343 .....	55
Bild 5-17: Planungsskizze für die funktionale Gestaltung einer Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof...	57
Bild 5-18: Gestaltungsskizze für den ZOB und Beispiel für kleine Radstationen.....	58
Bild 5-19: Einstufung von Kreisverkehren für weitergehende Untersuchungen .....	61

Bild 5-20: Musterlösungen für innerörtliche Kreisverkehre ..... 62

Bild 5-21: Parkraumkonzept für das Stadtzentrum..... 63

Bild 5-22: Ausschnitt zur Planungsskizze Kührener Straße Nord (im Original Anlage 6)..... 66

Bild 5-23. Konzeptskizze zur Umgestaltung des Bereichs Garnkorb / Mühlenstraße ..... 67

Bild 5-24: Situation am Marktplatz in den 1960er Jahren ..... 68

Bild 5-25: Beispiele für Bus- und Radführungen über historische Plätze..... 68

Bild 5-26: Ausschnitte aus der Planungsskizze Kirchenstraße / Markt (im Original Anlage 7)..... 69

Bild 5-27: Ansichten Lange Brückstraße und Beispiele für eine Radverkehrs-Öffnung ..... 70

Bild 5-28: Beispiel für erfolgreiches Mobilitätsmarketing ..... 74

Bild 6-1: Maßnahmenplan Teil 1 (im Original Anlage 8)..... 79

Bild 6-2: Maßnahmenplan Teil 2 (im Original Anlage 8)..... 80

Bild 6-3: Ergebnisse der Berechnungen zur CO2-Bilanz..... 82

Bild 7-1: Entwurf für ein Monitoring zum Mobilitätskonzept ..... 85

## Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Handlungsplan

Anlage 2: Radverkehrszielnetz

Anlage 3: Radverkehrsführungen

Anlage 4: Straßennetz mit Überquerungen

Anlage 5: ÖPNV-Linien und Haltestellen

Anlage 6: Planungsskizze Kührener Straße Nord

Anlage 7: Planungsskizze Kirchenstraße / Markt

Anlage 8: Maßnahmenplan